

INDUSTRIE TEXTILE

En mode avion, la fast fashion dézingue le climat



Public Eye

Grâce à vous!

Les analyses et les reportages publiés dans ce magazine, ainsi que le travail de recherche et d'enquête sur lequel ils sont basés, ne seraient pas possibles sans le soutien de nos membres, donateurs et donatrices.

Si vous êtes déjà membre, nous vous en sommes très reconnaissant-e-s. Vous pouvez également nous soutenir en offrant une cotisation à vos connaissances.

publiceye.ch/cadeau

Si vous n'êtes pas encore membre, nous vous invitons à adhérer à Public Eye pour 75 fr. par an. Vous recevrez ainsi régulièrement notre magazine.

publiceye.ch/membres

Pour en savoir plus sur notre travail, commandez gratuitement un abonnement à l'essai.

publiceye.ch/abo-essai

ÉDITION

Ariane Bahri (FR) et
Romeo Regenass (DE)

—

TRADUCTION

Maxime Ferréol

—

MISE EN PAGES & INFOGRAPHIES

opak.cc

—

ILLUSTRATION DE COUVERTURE

opak.cc

—

IMPRESSION

Stämpfli Communication, Berne
Rebello & PerlenValue, FSC

—

TIRAGE

FR: 10 200 ex. / DE: 29 000 ex.

—

ISSN

ISSN 2504-1258

—

CONTACT

Public Eye
Avenue Charles-Dickens 4
CH-1006 Lausanne

—

Tél. +41 (0)21 620 03 03

contact@publiceye.ch
publiceye.ch

—

Paraît six fois par année
en français et allemand.
Cotisation-abonnement
annuelle 75 fr.

—

COMPTE DE DONS

IBAN CH64 0900 0000 1001 0813 5



Avez-vous déjà entendu parler de « mode avion » ?

Rien à voir avec votre téléphone portable, ni avec des lunettes de pilote ou des trainings confortables pour les vols long-courriers, la « mode avion », ce sont ces vêtements qui sont expédiés par voie aérienne pour être vendus toujours plus vite aux quatre coins de la planète.

Bien avant les derniers habits à la mode, les mangues et les ananas envoyés par les airs étaient controversés en raison de leur énorme empreinte climatique. Même notre Parlement a abordé la problématique en 2021, mais une motion réclamant une déclaration obligatoire des aliments transportés par avion n'a pas encore pu réunir une majorité. Certains détaillants prennent volontairement les devants et ont retiré de leur assortiment ces produits particulièrement nuisibles au climat.

Où en est alors le débat sur les vêtements expédiés par avion, dont le volume, en Europe, est environ cinq fois supérieur à celui des fruits tropicaux transportés de la même manière ? Et on ne parle même pas là de denrées périssables. Pourquoi faire voyager des habits autour du globe à l'aide du moyen de transport le plus cher et de loin le plus néfaste pour le climat ?

Tandis que l'industrie de la mode éphémère accélère sans cesse et fait circuler les vêtements à toute vitesse dans nos cieux, des questions vraiment urgentes sont constamment renvoyées aux calendes grecques. À commencer par la crise climatique. Les plans de réduction des émissions annoncés par les États sont nettement insuffisants. Le prochain sommet des Nations unies sur le climat débutera dans quelques semaines à Dubaï ; va-t-on enfin passer à la vitesse supérieure dans la lutte contre le changement climatique ? Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) estime qu'il nous reste encore un peu de temps pour garantir un avenir viable et durable pour toutes et tous, mais ce très précieux temps nous est compté. Si rien ne change, l'objectif d'augmentation maximale de 1,5 degré de la température moyenne mondiale sera bientôt dépassé et le réchauffement devrait même atteindre 2,8 degrés d'ici à 2100. Avec des conséquences dramatiques pour les écosystèmes et la vie humaine. Il est primordial de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et ce conformément aux instructions claires données par la communauté scientifique : de manière drastique et immédiate, dans tous les secteurs et encore au cours de cette décennie.

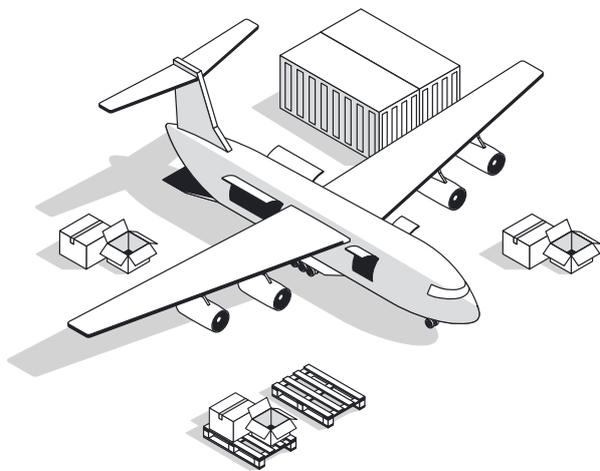
Le fret aérien n'est pas la plus grande source d'émissions de CO₂. Et l'industrie de la mode a déjà beaucoup à faire pour se transformer. Mais envoyer toujours plus de vêtements par avion est inutile et ne crée pas de valeur ajoutée pour la société ; et il existe en plus des alternatives moins coûteuses. Les avancées scientifiques nous ont permis de prendre conscience de l'urgence climatique. Nous devons maintenant en récolter les fruits (exotiques ou non) et prendre toutes les mesures possibles pour enrayer la crise actuelle.

David Hachfeld, spécialiste de l'industrie textile



04 En mode avion, Zara attise la crise climatique

Toujours plus rapide, toujours plus polluante: la fast fashion mise sur des tendances de très courte durée et expédie des tonnes de vêtements par avion à travers le monde. Des quantités colossales d'habits transitent par Saragosse, en Espagne, et font quasiment le tour du monde avant d'atterrir en boutique. La «mode avion» est ainsi devenue un moteur de la crise climatique. Public Eye demande aux enseignes de renoncer à ce type de transport néfaste pour le climat.



16 Prix des médicaments: la tragédie des rabais secrets atteint un nouveau paroxysme

Début 2022, Public Eye avait invoqué la loi sur la transparence pour demander à l'OFSP les documents relatifs aux négociations sur des médicaments sous modèles de prix. Or, à presque tous les endroits pertinents, les informations ont été massivement caviardées.

18 Au Brésil, Swiss Re assure des terres agricoles déboisées illégalement

Profitant de subventions accordées par le gouvernement brésilien, Swiss Re assure des exploitations agricoles sur une surface équivalente à 16 % du territoire suisse. Des données publiques révèlent que certains contrats couvrent des exploitations menant des activités illégales et contribuant à la déforestation, première source d'émissions de gaz à effet de serre au Brésil.

31 Kolmar réclame 1,8 million de dollars à Public Eye et TRIAL International

L'action en justice de Kolmar Group AG intervient plus de trois ans après la publication d'un rapport révélant la participation de la société dans le commerce de gasoil en provenance de Libye. Une telle procédure est emblématique des pressions croissantes que subissent les ONG qui enquêtent sur des sujets d'intérêt public.

32 Une plus grande liberté pour les successions

Grâce à une nouvelle collaboration avec la Fondation Casafair, Public Eye peut désormais aussi accepter des legs sous forme de biens immobiliers même quand ceux-ci sont soumis à des conditions fixées par testament. Joël Desales, responsable romand de la Fondation Casafair, avocat et médiateur, a répondu à nos questions.

ZARA



En mode avion, Zara attise la crise climatique

Toujours plus rapide, toujours plus polluante: l'industrie de la mode éphémère mise sur des tendances de très courte durée et expédie des tonnes de vêtements par avion à travers le monde. En raison de leur modèle d'affaires, le géant espagnol de la mode Inditex, propriétaire de la marque Zara, et les boutiques en ligne internationales comme Shein utilisent énormément le fret aérien. Public Eye demande aux enseignes de renoncer à ce type de transport néfaste pour le climat.

DAVID HACHFELD ET ROMEO REGENASS

Aeropuerto de Zaragoza, le deuxième plus grand aéroport de fret d'Espagne. Un avion-cargo Jumbo de la compagnie aérienne Atlas Air, en provenance de Delhi, est en train d'atterrir. À son bord: une centaine de tonnes de textile destinées à Zara ainsi qu'à d'autres marques du géant espagnol de la mode Inditex. Les articles sont « préparés » en Espagne pour être ensuite réexpédiés vers les 5815 magasins que compte le groupe à travers le monde. Quelques jours plus tard, une grande partie sera chargée dans l'un des quelque 15 avions-cargos affrétés chaque semaine à Saragosse par leur principal client, Inditex, à destination de l'Amérique du Nord et centrale, du Proche-Orient, de l'Asie et de l'Europe.

Oscar Garcia Maceiras est le patron d'Inditex qui, avec ses marques Zara, Zara Home, Massimo Dutti, Bershka, Pull&Bear, Oysho et Stradivarius, exploite en Suisse 38 magasins, 7 boutiques en ligne ainsi qu'une société de négoce textile et une autre filiale pour l'optimisation fiscale à Fribourg. Lors de l'assemblée générale du groupe, qui s'est tenue en juillet dernier dans la ville espagnole de La Corogne, Garcia Maceiras a eu le plaisir de présenter à ses actionnaires un bénéfice net de 4,1 milliards d'euros. Sur un total de ventes de 32,6 milliards, la marge bénéficiaire enregistrée s'élève à plus de 12,5%. Inditex bat même Nestlé, qui a annoncé près de 10% pour 2022.

Mais au-delà de ces bénéfiques mirobolants, Inditex a aussi présenté des objectifs ambitieux en matière de durabilité et d'engagements climatiques. Parmi ceux-ci: « encore plus de vêtements écologiques » et « zéro émission nette d'ici à 2040 ». Le patron du numéro deux mondial de la mode derrière Nike omet toutefois de dire qu'Inditex expédie des tonnes de vêtements par avion à travers le monde – crise climatique ou pas. Mais cela fait sans doute partie des 10% d'émissions de gaz à effet de serre qualifiées de « difficiles à éliminer » dans les nouveaux objectifs de durabilité du groupe, et qu'il affirme vouloir « neutraliser ou compenser à travers des projets d'absorption de carbone ».

Un coup de peinture verte sur la mode éphémère

Inditex fait beaucoup pour se positionner comme un pionnier en matière de protection du climat. Sous le titre « Join Life », il présente une vaste palette d'initiatives de durabilité. Par exemple, Zara a annoncé en 2021 le développement d'une collection à partir d'émissions de carbone recyclées. Le groupe est par ailleurs membre d'une initiative de fret maritime propre. Inditex parle volontiers de l'amélioration de l'efficacité du transport, mais préfère passer sous silence le fret aérien de ses vêtements et ses conséquences sur le climat.

Considéré comme l'un des précurseurs de la mode éphémère, le groupe se targue de fournir des nouveautés deux fois par semaine à ses 5815 boutiques dans le monde (situation à la fin janvier 2023). Des marques comme Zara ou Pull&Bear n'ont besoin que de trois à quatre semaines pour concevoir, produire et livrer un nouvel article, ce qui demande des mois à bon nombre de leurs concurrentes.

← Des activistes écologistes d'Extinction Rebellion lors d'une performance organisée à Buenos Aires fin 2021 pour dénoncer les graves conséquences de la fast fashion.

Ces délais très courts permettent de réduire à quelques semaines les cycles des « collections » et de donner ainsi aux consommateurs et consommatrices le sentiment de toujours avoir besoin de nouveautés, sous peine de passer à côté d'une tendance.

C'est sur ce sentiment d'urgence que repose la stratégie de vente de Zara, qu'un ancien manager d'Inditex décrivait en ces termes il y a quelques années : « Nous voulons que notre clientèle comprenne qu'elle doit acheter immédiatement un article qui lui plaît, car il ne sera peut-être plus disponible la semaine suivante. L'offre dans les magasins doit toujours être rare, de sorte que l'achat semble être une bonne occasion. » C'est ainsi qu'Inditex parvient, selon ses dires, à vendre 85 % de ses articles sans rabais, une belle performance dans le monde de la mode à bas prix. Mais ce modèle d'affaires très juteux repose également sur les salaires de misère pratiqués dans la production. Selon les calculs réalisés par Public Eye en 2019, Zara gagnerait, par exemple, plus d'argent sur un pull que l'ensemble des travailleuses et travailleurs impliqués dans sa confection.

La Commission européenne vise Zara et C^{ie}

La mode jetable a des conséquences néfastes : selon une étude de la fondation britannique Ellen MacArthur, la production mondiale de textile a doublé entre 2000 et 2015, et elle devrait encore plus que doubler d'ici à 2030. C'est pourquoi la Commission européenne vise notamment Zara et consorts lorsqu'elle exige une interdiction de détruire les articles textiles invendus ainsi que la publication d'informations sur l'empreinte écologique des vêtements. Et pour cause : en 2022, la maison mère de Zara, Inditex, a établi un nouveau record avec 621 244 tonnes d'articles produits. Malgré l'arrêt de ses importantes activités en Russie, le volume de vente a augmenté de 10 % par rapport à l'année précédente, qui battait déjà tous les records. Au vu des enjeux sociaux et environnementaux, la Commission européenne veut que la fast fashion soit démodée.

Si les estimations scientifiques divergent quant à la part de l'industrie de la mode dans les émissions mondiales de CO₂, toutes concluent qu'il est urgent d'agir. Pour que la mode se vende plus rapidement, et que les tendances éphémères puissent être mieux monnayées, certaines marques de fast fashion comme Zara misent plus que d'autres sur l'avion, tant pour l'approvisionnement en marchandises que pour la distribution.

Selon une étude de l'entreprise suisse de conseil en environnement Quantis, les transports ne représentent en moyenne qu'environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre de l'industrie de la mode. L'essentiel est dû à la production des matières premières et à leur transformation. Mais pour la mode transportée par avion, ce pourcentage augmente fortement.

La société de conseil en environnement Systain, basée à Hambourg, a calculé l'empreinte carbone d'un t-shirt à manches longues, en collaboration avec le groupe Otto. L'étude conclut que les émissions de gaz à effet de serre liées au transport d'un vêtement par avion sont environ 14 fois plus élevées que celles d'un article transporté principalement par voie maritime. Le t-shirt à manches longues a parcouru un long chemin : du coton cultivé aux États-Unis à la fabrication du fil, la teinture et la confection au Bangladesh ; puis le vêtement fini a été transporté par bateau jusqu'en Allemagne, et enfin par la route jusqu'au domicile du client.

Au total, plus de 35 000 kilomètres, soit presque un tour du monde. Malgré cette distance, les transports ne représentent que 3 % des émissions de CO₂ occasionnées. En revanche, si le produit fini avait été acheminé en Europe par avion, le pourcentage lié au transport aurait explosé pour atteindre 28 % (voir infographie page 7). Il n'est donc pas étonnant que la part du transport dans les émissions de gaz à effet de serre d'Inditex soit nettement plus élevée que les 3 % en vigueur dans le secteur. Selon son rapport d'activité, le groupe affichait 10,6 % en 2021 et, en 2022, après l'abandon des activités en Russie, elle était encore supérieure à 8 %.

La mode jetable a des conséquences néfastes : selon une étude de la fondation britannique Ellen MacArthur, la production mondiale de textile a doublé entre 2000 et 2015, et elle devrait encore plus que doubler d'ici à 2030.

La « mode avion » est ainsi devenue un moteur de la crise climatique. Pourtant, les fabricants comme Inditex pourraient sans grand problème réduire massivement la part que représente le fret aérien dans le transport de leurs marchandises.

En 2022, selon ses statistiques commerciales, l'UE a importé par avion 387 009 tonnes de vêtements, textiles et chaussures, et en a exporté 346 778 tonnes. La tendance depuis 2019 était légèrement à la baisse, sans doute aussi en raison de la pandémie et de la guerre en Ukraine. Mais les volumes restent énormes : les importations et exportations par avion de l'UE en 2022 représentent à elles seules la capacité de chargement de 7000 à 7500 gros avions-cargos, soit environ 20 vols par jour entièrement consacrés au transport de vêtements. Il est frappant de constater que la part du fret aérien est nettement plus élevée dans les exportations (17,5 %) que dans les importations (3,4 %).

Mais quelles sont les enseignes qui recourent le plus au transport par avion ? Les entreprises sont très discrètes à ce sujet. Nous avons donc également analysé les

informations publiées par des médias indépendants ainsi que des données douanières détaillées. Si nous sommes tombés sur d'autres enseignes, comme Calzedonia, Lululemon, Next, Uniqlo et Urban Outfitters, nous n'avons trouvé, pour aucune d'entre elles, des preuves attestant d'un recours aussi massif au fret aérien que dans le cas d'Inditex.

À Saragosse, Inditex affrète 1600 vols par an

Indépendamment de leur lieu de production, la quasi-totalité des articles de Zara et consorts atterrissent dans les grands centres de distribution qu'Inditex exploite en Espagne autour de l'aéroport de Saragosse. Les articles y sont repassés, contrôlés et préparés pour être envoyés dans les magasins du monde entier.

Selon le rapport annuel 2022 du groupe, environ la moitié de la production a été réalisée en Afrique du Nord,

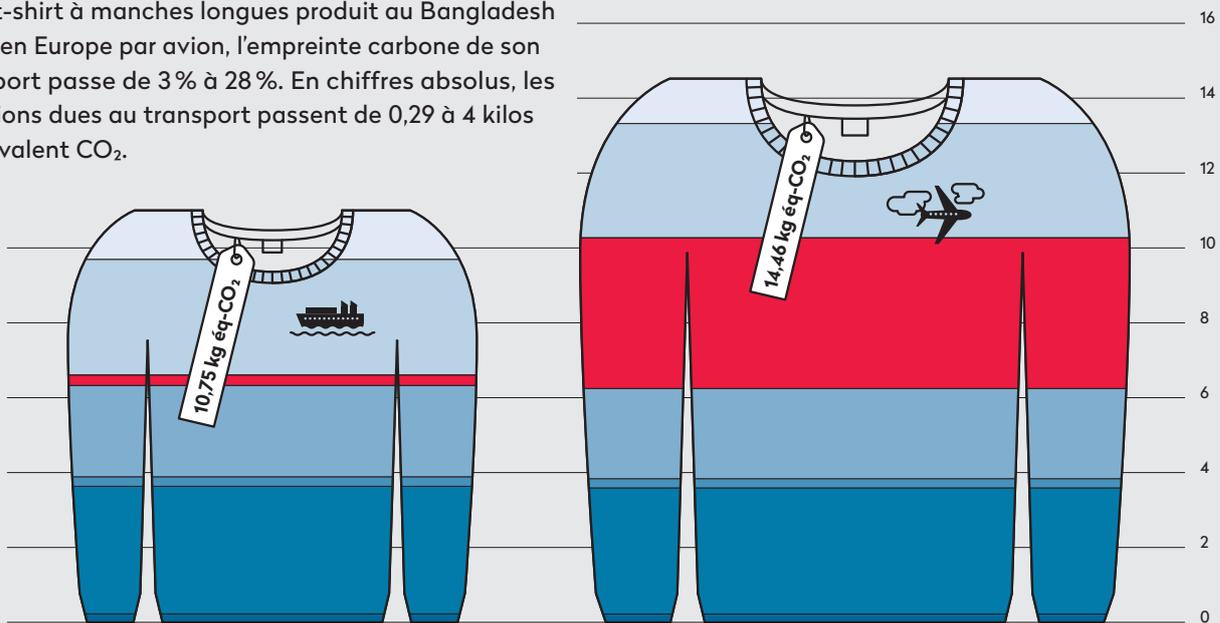
en Turquie et dans la péninsule ibérique ; le reste dans des pays producteurs plus éloignés (Argentine, Bangladesh, Brésil, Cambodge, Chine, Inde, Pakistan et Vietnam).

Parmi les vêtements commercialisés dans les pays qu'Inditex approvisionne par avion (parmi lesquels figurent bon nombre de marchés importants, voir infographie pages 10 et 11), beaucoup sont passés deux fois par la soute d'un avion-cargo. Cela contribue aussi au fait que le transport des articles d'Inditex ait un impact nettement plus lourd sur le climat.

Le centre logistique central « Plaza » est la figure de proue de ce modèle commercial. Situé aux abords de l'aéroport de Saragosse, il est opéré 24 heures sur 24 par quatre équipes qui se relayent 360 jours par an. « Chaque vêtement pour femmes vendu par Inditex à travers le monde passe par Plaza », apprend-on dans une

L'IMPACT DE LA MODE AVION SUR LE CLIMAT

Si un t-shirt à manches longues produit au Bangladesh arrive en Europe par avion, l'empreinte carbone de son transport passe de 3% à 28%. En chiffres absolus, les émissions dues au transport passent de 0,29 à 4 kilos d'équivalent CO₂.



Phase dans la vie d'un t-shirt à manches longues	Transport par bateau		Transport par avion	
	Kg éq-CO ₂ *	%	Kg éq-CO ₂	%
Culture du coton	1,27	12	1,27	9
Fabrication (teinture, couture, etc.)	3,00	28	3,00	21
Transport	0,29	3	4,00	28
Commerce (vente, expédition, publicité, etc.)	2,40	22	2,40	16
Emballage	0,24	2	0,24	1
Lavage et séchage	3,30	31	3,30	23
Élimination	0,25	2	0,25	2
Total	10,75	100	14,46	100

* Kg éq-CO₂: kilogrammes d'équivalent CO₂

Source: calcul réalisé d'après les données de Systain, 2009.



Dans l'énorme centre de distribution de Zara à Saragosse, des manteaux attendent d'être expédiés par avion ou camion.

© José Colón

vidéo de la chaîne de télévision locale Aragón TV, qui montre un avion-cargo d'Emirates SkyCargo embarquant 37 énormes palettes de marchandises d'Inditex avant de s'envoler pour Dubaï. Le groupe dispose aux Émirats arabes unis d'un centre logistique, où une partie de la cargaison sera préparée pour être acheminée vers l'Australie et l'Asie. Selon un employé d'Inditex responsable du fret aérien, Saragosse enregistre chaque semaine en moyenne 32 avions pour Inditex, avec une centaine de tonnes de vêtements à leur bord. Cela représente plus de 1600 vols par an – départs et arrivées confondus.

En 2019, Saragosse est ainsi devenu le deuxième aéroport de fret d'Espagne. Selon l'organisation de promotion économique de la région, sur un volume total de 183 000 tonnes, 90 % ont été transportées pour Inditex. Après avoir atteint le niveau record de 194 000 tonnes en 2021, les quantités ont chuté de 34 % en 2022 en raison de la guerre en Ukraine, vraisemblablement parce qu'Inditex a fermé ses 502 magasins et sa boutique en ligne en Russie, son marché le plus important après l'Espagne. Auparavant, Inditex desservait Moscou chaque semaine avec deux avions-cargos Jumbo de la compagnie russe AirBridgeCargo.

Aussi au sein de l'UE

Toute la marchandise n'est pas transportée par avion, mais plutôt par camion pour les articles pouvant être acheminés par voie terrestre depuis Saragosse et arri-

ver en rayon dans un délai de 36 heures. Une partie des magasins et boutiques en ligne d'Europe occidentale et centrale sont donc approvisionnés par la route.

Mais même au sein de l'UE, où le fret aérien n'offre qu'un faible avantage en termes de temps, des vêtements sont tout de même transportés par avion. En 2022, il s'agissait d'au moins 42 658 tonnes (comme les marchandises ne sont pas dédouanées à l'intérieur de l'UE, il est impossible d'obtenir des statistiques exhaustives). La majeure partie de ces transports aériens (64 % ou 27 392 tonnes) provient d'Espagne. Il est donc fort probable que le principal expéditeur soit Inditex. Les principales destinations étaient la Grèce (8034 tonnes) et la Pologne (5132 tonnes), où Zara compte de nombreux magasins. En raison de la distance, les vêtements ne peuvent pas, par voie terrestre, arriver en boutique dans les 36 heures souhaitées par Inditex. D'après les données fournies par l'exploitant de l'aéroport, Aena, ces marchés ne sont probablement pas desservis par des avions exclusivement consacrés au fret au départ de Saragosse, mais les produits seraient expédiés sur des vols de passagers au départ de Madrid et Barcelone, où Inditex est également un important client pour le transport de marchandises. À l'aéroport de Barcelone, c'est le secteur de la mode qui génère depuis des années les plus gros volumes de fret.

De Sète, dans le sud de la France, à Poznan, en Pologne, Inditex recourt depuis peu au train de marchandises pour approvisionner son entrepôt de commandes en ligne



Mais même au sein de l'UE, où le fret aérien n'offre qu'un faible avantage en termes de temps, des vêtements sont tout de même transportés par avion : en 2022, il s'agissait d'au moins 42 658 tonnes.

en Europe centrale. Au retour, Ikea utilise les mêmes trains à destinations multiples pour transporter vers l'Espagne des meubles fabriqués en Pologne. Cette approche permet d'économiser au total 12 000 tonnes d'émissions de CO₂ par an, mais ce n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan.

Le Bangladesh, important fournisseur

Au Bangladesh, le groupe a passé commande auprès de 170 usines en 2022 pour un montant de 1,25 milliard d'euros, d'après une lettre du patron d'Inditex Bangladesh adressée à une autorité locale et publiée par le portail financier bangladais « The Finance Today ». Selon les données douanières, Inditex a enregistré au moins 16 % de ce montant comme fret aérien à l'aéroport de Dhaka. De janvier à août 2023, ce chiffre a même atteint 22,8 %.

Mais ce n'est pas tout : selon un magazine spécialisé, Inditex achemine aussi des vêtements par camion jusqu'à Delhi, en Inde, d'où ils s'envolent pour Saragosse à bord d'avions-cargos Jumbo d'Atlas Air. La raison semble être des problèmes de capacité récurrents à l'aéroport de Dhaka, où les articles de mode représentent 85 % du fret. Dans de telles situations, Inditex bombe le torse et achète jusqu'à 70 % de la capacité de fret au départ de l'aéroport de la capitale bangladaise. Une information qu'Inditex n'a pas démentie auprès de ce magazine spécialisé.

Toute l'absurdité de la « mode avion » d'Inditex se révèle lorsqu'on se penche sur le niveau des prix. Selon les données douanières, un important fournisseur au

Bangladesh, qui emploie quelque 6000 personnes et produit principalement des t-shirts pour femmes de la marque Zara, a confectionné près de 10 millions de pièces entre janvier et août 2023. Un quart d'entre elles ont été expédiées en Espagne par voie aérienne, souvent via Doha ou Dubaï.

Inditex ne paie ce fournisseur qu'environ 1,90 franc (soit 2,10 dollars US) par t-shirt. Si l'on expédie des vêtements en grande quantité par voie maritime, les coûts de transport sont généralement de l'ordre de quelques centimes par article. En comparaison, le fret aérien coûte cher. Les prix ont fortement fluctué ces dernières années en raison de la pandémie, mais il faut déboursier, au minimum, 1,50 franc par kilo. À noter que cela ne représente que le coût de transport du Bangladesh vers l'Espagne. Si la marchandise est ensuite acheminée par avion vers une filiale aux États-Unis, par exemple, les frais de transport augmentent encore.

La valeur élevée des marchandises est souvent invoquée comme argument pour justifier le fret aérien. Pourtant, selon les données de l'administration fiscale de Barcelone, les vêtements expédiés par avion ont une valeur d'environ 18 euros par kilo à l'importation, puis atteignent 41,50 euros à l'exportation. Cela contraste fortement avec la pharmacie et la chimie, où la valeur d'exportation à Barcelone est d'environ 120 euros par kilo.

Même si Inditex, en tant que très gros client des compagnies aériennes de fret, peut certainement obtenir des rabais, le surcoût du transport

(suite à la page 12) →

LES PRINCIPAUX VOLS TRANSPORTANT DES VÊTEMENTS D'INDITEX

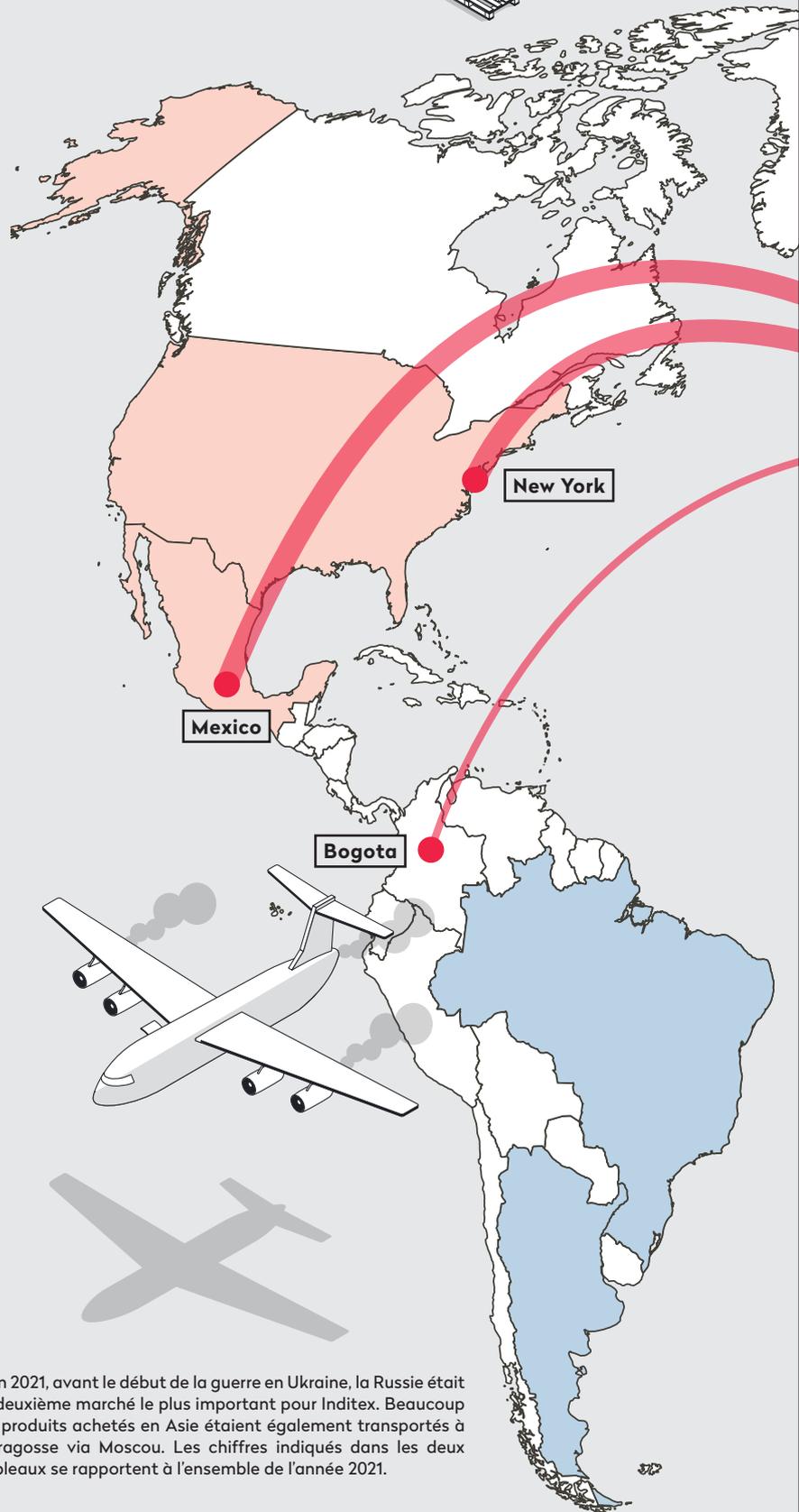
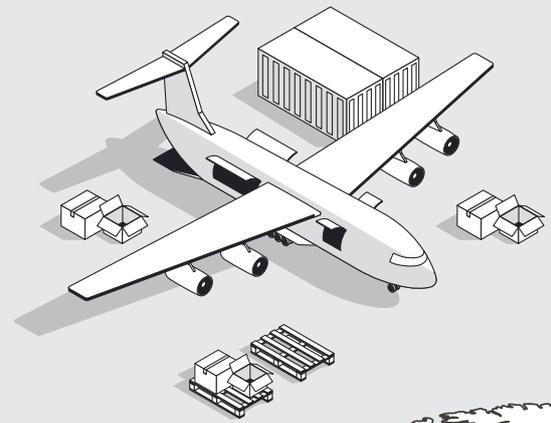
Cette carte présente les avions-cargos **depuis** et **vers** Saragosse entre janvier et septembre 2023. L'épaisseur des lignes correspond au volume total de fret à l'aéroport de Saragosse, dont une grande partie revient à Inditex. Inditex dessert parfois plusieurs aéroports d'un même pays, mais la carte ne présente que le principal, comme New York aux États-Unis, par exemple.

UNE GRANDE PART DES ARTICLES SONT EXPÉDIÉS PAR AVION

1/2 des vêtements de Zara sont produits dans des pays lointains. Une grande partie est expédiée en Espagne par avion, parfois après être passés par un hub dans un pays tiers.

LA MODE AVION EST TRÈS PRÉSENTE EN MAGASIN

10 des 15 principaux marchés d'Inditex hors Espagne sont approvisionnés (totalement ou en partie) par avion-cargo – pour la plupart directement depuis Saragosse.



AÉROPORT DE SARAGOSSE

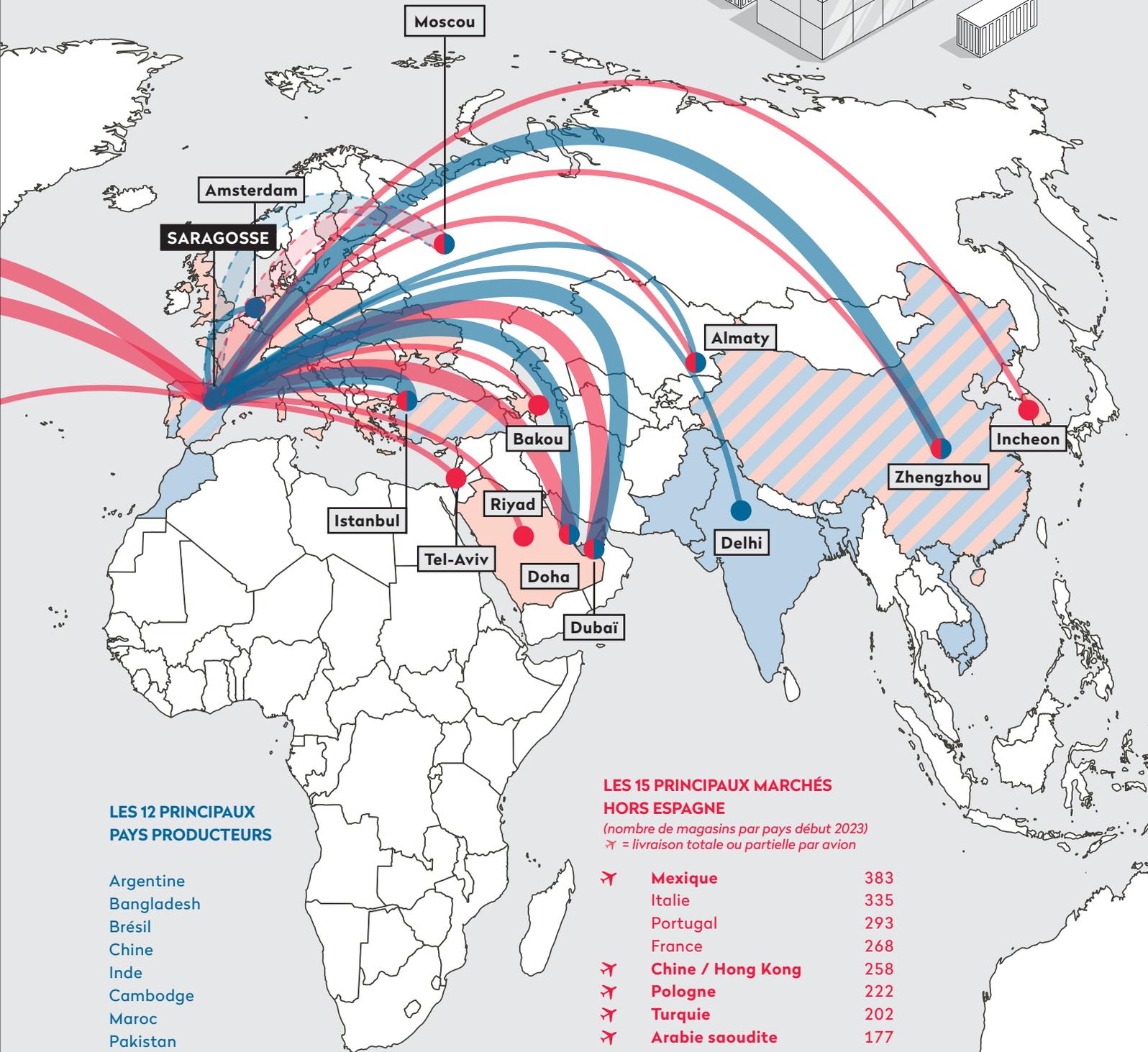
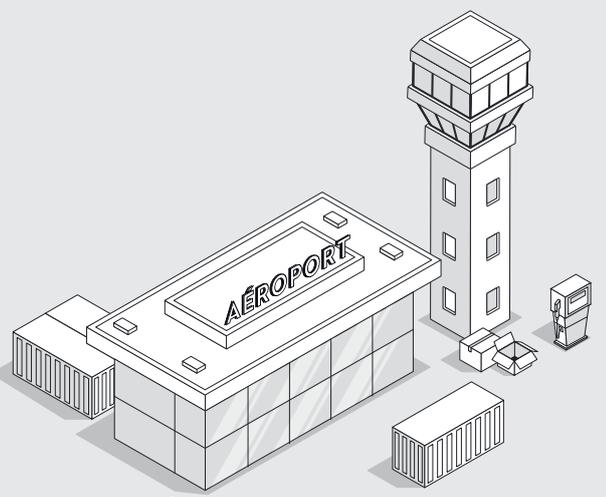
✈ ARRIVÉES ✈

ORIGINE	TONNES
● QATAR	15 004
● CHINE	4 437
● ÉMIRATS ARABES UNIS	3 286
● TURQUIE	3 005
● PAYS-BAS	2 536
● KAZAKHSTAN	2 124
● INDE	1 227
● RUSSIE*	17 423

✈ DÉPARTS ✈

DESTINATION	TONNES
● QATAR	11 797
● MEXIQUE	11 204
● ÉMIRATS ARABES UNIS	6 374
● ÉTATS-UNIS	5 603
● ARABIE SAOUDITE	4 803
● CHINE	4 370
● TURQUIE	1 978
● ISRAËL	1 892
● CORÉE DU SUD	1 849
● KAZAKHSTAN	1 452
● AZERBAÏDJAN	1 225
● COLOMBIE	1 112
● RUSSIE*	16 298

* En 2021, avant le début de la guerre en Ukraine, la Russie était le deuxième marché le plus important pour Inditex. Beaucoup de produits achetés en Asie étaient également transportés à Saragosse via Moscou. Les chiffres indiqués dans les deux tableaux se rapportent à l'ensemble de l'année 2021.



LES 12 PRINCIPAUX PAYS PRODUCTEURS

- Argentine
- Bangladesh
- Brésil
- Chine
- Inde
- Cambodge
- Maroc
- Pakistan
- Portugal
- Espagne
- Turquie
- Vietnam

LES 15 PRINCIPAUX MARCHÉS HORS ESPAGNE

(nombre de magasins par pays début 2023)
 ✈ = livraison totale ou partielle par avion

✈	Mexique	383
	Italie	335
	Portugal	293
	France	268
✈	Chine / Hong Kong	258
✈	Pologne	222
✈	Turquie	202
✈	Arabie saoudite	177
✈	Grèce	148
✈	Roumanie	138
	Allemagne	115
	Royaume-Uni	105
✈	États-Unis	98
✈	Israël	84
✈	Ukraine	82



Au Bangladesh, des couturières prennent une pause sur le toit de la fabrique dans laquelle elles travaillent à Dacca.

© Syed Mahamudur Rahman/Alamy/NurPhoto

aérien doit être d'au moins 20 à 40 centimes par article. À titre de comparaison : les prix d'achat qu'Inditex et consorts paient au Bangladesh sont calculés de manière si serrée qu'après déduction des coûts des matériaux et de l'énergie (environ 70 %), il ne reste presque plus rien pour rémunérer les personnes impliquées dans la production. Le dernier rapport d'activité du fabricant bangladais susmentionné montre également que seuls 18 % des recettes, soit à peine 34 centimes pour un t-shirt classique de Zara, sont affectés aux coûts salariaux directs.

Le salaire de misère typique d'une couturière au Bangladesh : 80 francs par mois ! À l'heure où nous écrivons ces lignes, des ouvrières et ouvriers manifestent à Gazipur et Dhaka pour une augmentation du salaire minimum légal à 190 francs. Mais les employeurs s'y opposent, en invoquant notamment les prix d'achat très bas consentis par les enseignes internationales. Si Zara

et consorts économisaient en réduisant massivement le transport aérien – inutile et néfaste – et payaient mieux leurs fournisseurs, ceux-ci seraient en mesure de verser de meilleurs salaires à leur personnel dans les usines. Mais pour garantir des salaires vitaux, il faudrait également une redistribution plus large des bénéfices tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Inditex est aussi responsable d'un important trafic aérien au-dessus de l'océan Atlantique : le plus gros volume est vraisemblablement envoyé à destination du Mexique qui, avec 383 magasins en 2022, fait partie du top 3 des marchés d'Inditex, Mexico jouant par ailleurs un rôle de hub pour l'Amérique du Sud. « Cinq cargos chargés de vêtements, d'accessoires et d'équipements pour les boutiques sont acheminés chaque semaine par Inditex vers la capitale mexicaine », écrivait déjà fièrement Lufthansa Cargo en 2016, dans un blog consacré

La « mode avion » augmente la pression sur les employé·e·s

La mode éphémère exige une grande flexibilité de la part des fournisseurs : la pression sur les prix est toujours plus forte ; les grosses commandes sont fractionnées en de nombreuses petites ; et les délais de livraison sont réduits à quelques semaines. Ce modèle d'affaires augmente la pression dans les usines, et ce sont les ouvrières et ouvriers qui en paient le prix fort. Pour les fournisseurs et leur personnel, il est généralement préférable de recevoir de grosses commandes avec de longs délais, car cela permet de planifier de manière plus sûre et de mieux répartir la charge de travail. Plus les délais sont courts, plus les commandes partielles sont confiées à des sous-traitants, et plus les heures supplémentaires sont fréquentes.

La « mode avion » pousse vers un fractionnement en petites commandes partielles. Les enseignes de mode regardent d'abord comment les articles sont reçus par la clientèle. Ceux qui se vendent bien sont très rapidement commandés en plus grand nombre et, en cas d'urgence, envoyés par avion. Si un article ne fonctionne pas, il n'est plus demandé aux fournisseurs.

Ce modèle de production est particulièrement radical chez les enseignes de la mode ultra-éphémère ; à l'instar du géant chinois Shein, qui passe fréquemment commande pour 100 à 150 pièces seulement et exige de ses fournisseurs d'être livré en quelques jours. Conséquence : des semaines de 75 heures pour les ouvrières et ouvriers qui confectionnent ses produits en Chine, comme l'a révélé notre enquête publiée en 2021.

Alors que des entreprises comme Inditex et Shein prévoient, dès le départ, le fret aérien dans leur planification et gèrent son organisation, dans d'autres cas, des conditions contractuelles inévitables entraînent des transports aériens non planifiés. Certaines enseignes négocient des délais de livraison si courts qu'il ne reste pratiquement aucune marge de manœuvre si des modifications sont demandées après le contrôle des échantillons, si l'autorisation de production est retardée ou si le matériel nécessaire n'est pas disponible rapidement. Les conditions imposées par les acheteurs prévoient souvent des pénalités élevées dès que la fenêtre de livraison convenue est dépassée (voir extrait de contrat ci-dessous). Pour ne pas perdre davantage d'argent, les fournisseurs, sous pression, décident alors de recourir au fret aérien, à leurs propres frais.

« Si, pour une raison quelconque [!], le fabricant ne respecte pas la date de livraison fixée par la société, cette dernière peut, à sa discrétion, soit approuver un calendrier de livraison modifié, soit exiger une expédition par avion aux frais du fabricant, soit annuler la commande sans que la société ne soit tenue pour responsable envers le fabricant. »

Extrait d'un contrat de production publié de manière anonymisée dans le rapport de Human Rights Watch « *Paying for a Bus Ticket Expecting to Fly* » (2019).

à son partenaire Inditex. « À cela s'ajoutent des quantités considérables qui arrivent sur ce marché en pleine croissance dans les soutes des avions de ligne », peut-on lire. Avec 18 565 tonnes, le Mexique était la principale destination des exportations de l'aéroport de Saragosse en 2022, suivie du Qatar et des États-Unis.

Shein envoie des tonnes de colis par avion

Il existe très peu de données concernant les vêtements qui sont envoyés directement aux consommateurs et consommatrices dans des paquets individuels – sans passer par des centres de distribution. Le géant de la mode en ligne Shein, par exemple, expédie des quantités astronomiques d'articles par courrier aérien directement de Chine à sa clientèle du monde entier, mais les statistiques commerciales sont malheureusement floues pour les envois de petites marchandises.

En novembre 2021, Public Eye a réalisé une enquête sur les conditions de travail dans la production de Shein. Nos recherches avaient alors montré que Shein expédiait des tonnes de colis par avion depuis la Chine. Comme l'a révélé la RTS en mai dernier grâce à un traceur GPS, les articles retournés qui arrivent en Chine par bateau sont ensuite envoyés par avion à de nouveaux clients ou de nouvelles clientes. Selon les statistiques commerciales, près d'un tiers des quelque 8 tonnes de vêtements livrées chaque année en Suisse par avion provient de Chine.

Sur les principales lignes de Shein, quatre avions-cargos de China Southern Airlines font la navette entre Guangzhou et Los Angeles, ainsi qu'entre Guangzhou et Amsterdam ou Londres. En juillet 2022, cette compagnie aérienne, la plus grande d'Asie, a célébré un nouveau partenariat stratégique avec Shein qui devrait encore augmenter la quantité de vols. →

Mais Shein sait aussi faire autrement, comme nous l'avons découvert dans le cadre de notre enquête : pour approvisionner son nouveau centre logistique européen en Pologne, l'entreprise livre certains produits par train depuis la Chine. En raison de son obsession pour la vitesse, le géant chinois continue toutefois de privilégier l'avion pour ses envois directs. Nous avons confronté Shein en lui posant des questions sur son utilisation du fret aérien mais n'avons reçu aucune réponse.

Le tabou du fret aérien

Inditex semble vouloir cacher le problème du transport aérien et de son impact sur le climat : dans son rapport annuel 2022, le groupe parle, en des termes vagues, d'une « révision des transports » et d'une « recherche de moyens de transport alternatifs ». Lors d'une réunion du secteur en février 2023 à Barcelone, les propos du responsable de la durabilité du groupe allaient dans le même sens : pas un mot sur le fret aérien. Les mesures visant à réduire l'empreinte écologique se concentrent sur d'autres domaines de la chaîne de valeur, comme diminuer la consommation d'eau.

Inditex a certes réagi aux nombreuses questions que nous lui avons posées, mais sans pour autant répondre concrètement à nos interrogations. Le groupe réitère surtout son objectif climatique de « zéro émission nette d'ici à 2040 ». Dans le domaine du transport, il affirme miser sur des trajets plus courts, une optimisation du chargement et une nouvelle flotte moins polluante. De plus, la plupart des envois se feraient par bateau ou par camion.

En revanche, peu d'informations spécifiques sont données au sujet du transport par avion, avec seulement des références à plusieurs coopérations visant à promouvoir des mesures de décarbonation du secteur du fret aérien, à développer des carburants alternatifs et à optimiser l'efficacité des avions. Inditex ne mentionne aucun objectif mesurable à ce sujet. Le fret aérien serait « majoritairement » réservé aux transports intercontinentaux, lorsque des alternatives comme le train ou la route n'entrent pas en ligne de compte et que le fret maritime prend trop de temps. « La majeure partie du fret aérien se fait sur des avions de ligne, l'utilisation du transport aérien a été réduite de 25% en 2022. » Mais un vol est un vol, et le climat ne fait pas la différence. Inditex n'a pas souhaité s'exprimer sur les quantités et les coûts du fret aérien, ni sur les prix d'achat payés aux fournisseurs au Bangladesh.

Pour lutter contre la crise climatique, l'industrie du transport aérien mise avant tout sur les innovations technologiques, comme des améliorations minimales dans l'efficacité des avions. Au-delà de cela, on ne peut qu'attendre et espérer, car les innovations telles que les carburants issus d'énergies renouvelables n'existent pas

encore, ou pas à l'échelle industrielle. C'est pourquoi l'industrie se concentre actuellement sur des initiatives non contraignantes et des projets de compensation comme Corsia (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) n'y voit toutefois pas un instrument adéquat, comme il l'indique dans son sixième rapport : « Par nature, Corsia n'entraîne pas de réduction des émissions de l'aviation, puisque ce sont principalement des compensations approuvées qui sont échangées dans le cadre du programme. Corsia est, au mieux, un régime transitoire qui permettra au transport aérien de réduire son impact de manière plus judicieuse à une date ultérieure. »

Que ce soit Zara, Shein ou d'autres, envoyer des vêtements par avion à l'autre bout du monde est une charge totalement inutile pour notre environnement, et qui ne fait qu'alimenter la crise climatique.

En bref : tant que les innovations technologiques espérées ne sont pas là, il serait bien plus pertinent et judicieux de réduire drastiquement le fret aérien et de ne transporter par avion que les produits vraiment importants, tels que les médicaments ou les pièces de rechange urgentes pour des machines. La mode ne fait pas partie de ces produits : même sans le fret aérien, elle continuerait à arriver dans les boutiques. Il faudrait seulement attendre quelques semaines de plus avant que les articles puissent être mis en rayon. Une telle décélération ne serait pas un recul, mais plutôt une opportunité pour nous diriger vers une consommation plus consciente et des designs plus durables.

Que ce soit Zara, Shein ou d'autres, envoyer des vêtements par avion à l'autre bout du monde est une charge totalement inutile pour notre environnement, et qui ne fait qu'alimenter la crise climatique. La mode ne doit plus prendre l'avion! ■

David Hachfeld est expert dans le domaine textile chez Public Eye.
Romeo Regenass est rédacteur du magazine de Public Eye.



Version web avec graphiques et photos supplémentaires :
publiceye.ch/mode-avion

En mode avion, la fast fashion dézingue le climat : signez la pétition



Des éléments de cette image ont été créés à l'aide de l'intelligence artificielle.

Zara prétend se soucier de l'environnement mais, en envoyant chaque semaine des tonnes de vêtements par avion, ce géant de la mode éphémère contribue lourdement au changement climatique. Le seul objectif de ce choix irresponsable : rendre la fast fashion encore plus rapide. C'est inacceptable et dangereux pour le climat.

Signez vous aussi notre pétition adressée à Zara pour que l'enseigne prenne enfin au sérieux ses promesses de durabilité et renonce au fret aérien pour approvisionner ses boutiques.



Signez notre pétition
adressée à Zara :
publiceye.ch/stop-mode-avion

Prix des médicaments : la tragédie des rabais secrets atteint un nouveau paroxysme

Le Conseil national veut lui aussi ancrer dans la loi le maintien du secret autour du prix de médicaments particulièrement chers et créer un dangereux précédent en l'excluant de la loi sur la transparence. Des documents fortement caviardés que Public Eye a reçus de l'OFSP montrent que l'opacité est déjà la norme. Les marges de profit exorbitantes des groupes pharmaceutiques sont l'une des principales raisons de l'explosion des primes. Accentuer l'opacité ne permettra aucunement de réduire les coûts ni de garantir l'accès pour toutes et tous. Nous suivons ces évolutions de près.

GABRIELA HERTIG

Lors de l'Assemblée mondiale de la Santé en mai 2019, la Suisse s'était dite favorable à l'amélioration de la transparence sur les prix des traitements médicaux (résolution 72.8 de l'AMS). Contrairement à ces engagements internationaux, la révision de la loi sur l'assurance-maladie proposée par le Conseil fédéral (révision de la LAMal, deuxième volet de mesures) prévoit désormais d'ancrer dans la loi la confidentialité autour des prix des médicaments. Cette offensive contre la transparence a atteint un nouveau paroxysme lors de la session d'automne 2023 du Conseil national, quand les modèles de prix dits confidentiels ont été adoptés par 131 voix contre 28. Ceux-ci devraient ainsi être exclus de la loi sur la transparence. Les débats se poursuivront probablement lors de la session d'hiver du Conseil des États.

Un cadeau pour la pharma

Avec l'autorisation de mise sur le marché de médicaments toujours plus complexes et chers, l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) ne peut plus toujours garantir des délais et un prix qui correspondent aux conditions fixées par la loi. Les modèles de prix règlent les modalités d'un rabais ou la nécessité d'études supplémentaires et sont censés permettre de sortir de cette impasse et d'aboutir à des décisions plus rapides et à des prix plus bas.

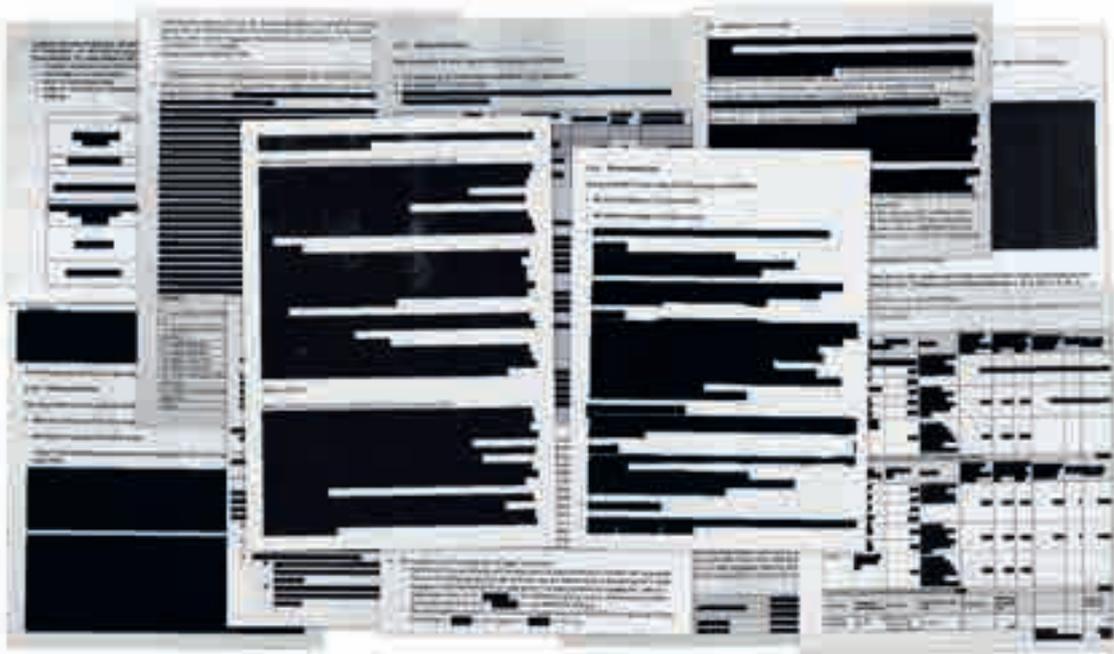
Ce qui est déterminant pour l'industrie pharmaceutique, c'est le secret qui entoure ces accords, et notamment les rabais, afin que le prix publié officiellement, qui constitue la base de calcul des tarifs dans d'autres pays, reste le plus élevé possible. Le problème, c'est que les groupes pharmaceutiques entament les négociations en plaçant la barre haut, puis ils promettent à chaque pays le meilleur deal en toute confidentialité, ce qui a pour conséquence de dresser les pays les uns contre les autres et de neutraliser leur mécanisme de fixation des prix sans

faire baisser les coûts nets pour autant. Cette approche ne garantit pas non plus qu'un accord soit rapidement trouvé, ni que l'accès aux médicaments soit plus rapide : des études montrent que négocier de tels rabais secrets avec les groupes pharmaceutiques ne permet pas de gagner du temps, et que cette démarche serait même plus longue.

Une confidentialité sans véritable base légale

Il est particulièrement choquant de constater que de tels modèles de prix confidentiels sont déjà de plus en plus utilisés aujourd'hui. C'est ce que montrent nos recherches et une procédure de médiation entre Public Eye et l'OFSP. Début 2022, Public Eye avait invoqué la loi sur la transparence, à laquelle sont soumis les processus de l'administration, pour demander à l'OFSP les documents relatifs aux négociations sur les prix de dix médicaments sous modèles de prix. Or, à presque tous les endroits pertinents, les informations ont été massivement caviardées (voir collage page 17) ; et ce de manière clairement injustifiée et sans base légale, comme l'a confirmé cet été le Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT) en conclusion de la médiation. Il a également précisé que l'OFSP avait manifestement cédé à la pression des entreprises pharmaceutiques, qui exigeaient que ces informations soient dissimulées, et que l'office fédéral n'assumait donc pas sa mission qui consiste à négocier des médicaments efficaces et abordables pour la population.

Dans ce contexte, on comprend aussi pourquoi il est question d'exclure purement et simplement de la loi sur la transparence les négociations sur les prix de médicaments sous modèles confidentiels. Ainsi, l'OFSP n'aurait plus à faire face aux requêtes de journalistes et d'ONG, et les groupes pharmaceutiques n'auraient plus à craindre la divulgation de ces documents, auxquels le



Presque entièrement caviardés : les documents que nous avons reçus de l'OFSP en invoquant la loi sur la transparence.

public n'aurait plus jamais accès. Un avis de droit publié en mai 2022 montre que cela constituerait un dangereux précédent dans le domaine des assurances sociales, une question très importante pour la population (voir le numéro de juin 2022 du magazine de Public Eye).

La transparence pour soigner un système malade

Grâce aux brevets et autres droits de propriété intellectuelle, les groupes pharmaceutiques bénéficient d'un monopole pendant 20 ans ou plus. Ces privilèges sont censés inciter à l'innovation et rentabiliser les années de développement d'un produit. Les pays riches, la Suisse en tête, et le lobby des groupes pharmaceutiques et agrochimiques ont soutenu ce système dans les années 1990, contre la volonté de la majorité des pays à faible revenu. Mais sait-on seulement qui a investi à quel moment dans tel ou tel produit ? Dans une étude présentée dans le numéro de septembre 2022 du magazine de Public Eye, nous avons estimé que les groupes pharmaceutiques enregistrent des marges bénéficiaires allant jusqu'à 90 % (compensation pour le risque d'échec comprise). De plus, les groupes profitent dans de nombreux cas d'investissements publics dans la recherche et le développement, alors que les profits sont ensuite systématiquement privatisés par le biais de brevets.

Nous savons également que les investissements des groupes pharmaceutiques sont motivés par une recherche de profit, et que le choix est donc fait de ne pas développer certains traitements vitaux. Enfin, de nombreux nouveaux médicaments sont certes très chers, mais ils ne présentent pas ou très peu d'intérêt clinique supplémentaire pour les patient-e-s. Dans les pays à faibles revenus en particulier, les traitements coûteux sont synonymes de ruine financière pour les malades et leurs proches. Là où l'assurance-maladie est obligatoire,

les coûts explosent et font monter les primes, à l'instar de la récente augmentation de 8,7 % en moyenne en Suisse. Face à cette tendance, les États ne peuvent rien faire aujourd'hui tant qu'ils ne changent pas les règles du jeu et ne mettent pas en place des réglementations adéquates. La transparence sur les investissements publics et privés réels, ainsi que sur les prix, permettrait de lutter contre l'asymétrie d'information et de pouvoir entre les groupes pharmaceutiques et les États (voir le numéro d'avril 2023 du magazine de Public Eye).

Le droit à la santé pour toutes et tous

Les coûts de la santé sont un problème en Suisse, et de plus en plus de personnes souffrent de l'explosion des primes. Les coûts des médicaments représentent un quart des dépenses de l'assurance-maladie obligatoire. Par ce manque volontaire de transparence, la Suisse protège une fois de plus un système qui aide les multinationales à maximiser leurs profits et empêche la réalisation du droit à la santé pour toutes et tous. Très concrètement, le prix suisse des médicaments est utilisé comme référence par plus de trente pays dans le monde, y compris par certains qui sont beaucoup plus faibles économiquement. Si la Suisse fait monter les enchères ici, elle ne nuit pas seulement à sa propre population, mais aussi à des millions de patient-e-s à l'étranger. Il est donc urgent que le Conseil des États corrige et qu'il rejette cette restriction du principe de transparence. ■



Au Brésil, Swiss Re assure des terres agricoles déboisées illégalement

Profitant de subventions accordées par le gouvernement brésilien, Swiss Re assure des exploitations agricoles sur une surface équivalente à 16% du territoire suisse. Des données publiques révèlent que certains contrats couvrent des exploitations menant des activités illégales et contribuant à la déforestation, première source d'émissions de gaz à effet de serre au Brésil. Parmi les autres accusations qui pèsent sur les fermes récemment assurées par Swiss Re : des crimes environnementaux, ou encore le recours à la violence armée et au travail forcé.

REPÓRTER BRASIL

En septembre et octobre 2023, les principaux cours d'eau de la forêt amazonienne ont souffert de graves sécheresses, entraînant la mort d'animaux et menaçant la survie des populations locales. Pendant ce temps, à l'extrême sud du Brésil, une inondation causée par un cyclone a tué 50 personnes, dont les maisons ont été emportées par les eaux. Dans le centre du pays, des villes comme São Paulo et Rio de Janeiro ont connu des températures avoisinant les 40 °C, ce qui est inhabituel pour cette période de l'année.

Les scientifiques estiment que ces phénomènes extrêmes sont les conséquences du dérèglement climatique et prévoient qu'ils deviendront de plus en plus fréquents dans le pays. Le secteur agricole est le principal moteur du dérèglement climatique au Brésil, non seulement en raison des émissions provenant de l'agriculture et de l'élevage, mais aussi à cause de la déforestation engendrée par l'expansion des terres agricoles.

Le Brésil, l'un des principaux producteurs de matières premières agricoles au monde, accorde des subventions publiques pour l'assurance rurale. Le programme de subvention des primes d'assurance rurale (ou PSR selon son acronyme brésilien) permet aux agriculteurs et agricultrices de recevoir une contribution de l'État au coût de leur police. Swiss Re est l'une des 17 entreprises autorisées à participer à ce programme. Outre ses activités de réassureur, la filiale brésilienne



Le Prix d'investigation de Public Eye est décerné à Repórter Brasil

André Campos et Naira Hofmeister, le principal auteur et la principale autrice de ce texte, travaillent depuis des années pour Repórter Brasil, une organisation journalistique réputée pour ses enquêtes d'investigation sur les violations des droits humains et des normes environnementales, et leur lien avec les chaînes d'approvisionnement internationales. André Campos est coordinateur de projets médiatiques et Naira Hofmeister dirige l'équipe de journalistes. Gil Alessi, France Júnior Plácido de Lima, Ruy Sposati, Carolina Motoki et Bruna Bronoski ont également contribué à cette enquête. Ce projet journalistique réalisé au Brésil a été financé par le Prix d'investigation de Public Eye, dont la troisième édition a eu lieu en 2023. Une deuxième enquête sur les activités problématiques de groupes suisses à l'étranger a également été récompensée cette année et sera publiée dans notre magazine de janvier 2024.

← Swiss Re assure les plantations de soja et de maïs de l'exploitation Edurama, dont le propriétaire, Virgílio Mettifogo, figure parmi les accusés du meurtre d'un membre de la communauté autochtone locale.

Swiss Re et les assurances agricoles subventionnées

Le gouvernement brésilien subventionne l'assurance des terres agricoles. En prenant en charge une partie des primes, il offre aux exploitations une réduction importante sur le coût final de l'assurance. Le groupe zurichois Swiss Re occupe la quatrième place de ce marché.

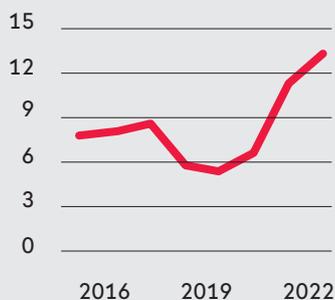
Polices signées



Primes encaissées (en millions de francs*)



Subventions publiques (en millions de francs*)



*Taux de change réel brésilien – franc suisse du 23.10.2023.

Source : ministère brésilien de l'Agriculture et de l'Élevage.

de la multinationale domiciliée en Suisse, à Zurich propose également des assurances pour les entreprises actives dans différents secteurs économiques, dont l'agro-industrie.

Swiss Re soutient des activités illégales

Entre 2016 et 2022, Swiss Re a conclu au moins 19 polices d'assurance pour protéger les cultures ou l'élevage dans des exploitations où les autorités avaient constaté une déforestation illégale et avaient, par conséquent, imposé des restrictions environnementales sur les zones concernées. La législation brésilienne interdit la culture de plantes utiles dans les zones soumises à de telles restrictions afin de permettre la régénération de la végétation indigène. L'octroi d'une assurance pour les cultures agricoles ou l'élevage d'animaux dans des zones sous restriction revient de fait à soutenir des activités illégales.

« L'agro-industrie contribue beaucoup plus au dérèglement climatique lorsqu'elle opère sur des terres déforestées. Comme il devient de plus en plus risqué de cultiver dans certaines régions, les demandes d'assurance agricole, subventionnée par le gouvernement brésilien, augmentent. En d'autres termes, les agriculteurs et agricultrices profitent de la déforestation et socialisent ensuite les pertes. C'est donc la collectivité qui paie », critique Paulo Barreto, chercheur à l'Institut amazonien de l'humain et de l'environnement (Imazon).

En 2021, les émissions brutes dues à la déforestation au Brésil ont dépassé les émissions totales du Japon, selon les calculs de l'Observatoire du climat (Observatório do clima), une coalition d'organisations de la société civile brésilienne créée pour étudier le dérèglement climatique.

Les phénomènes météorologiques extrêmes sont le principal facteur de risque pour les assurances subventionnées, et ce marché connaît une croissance exponentielle. Entre 2015 et 2021, le nombre de polices subventionnées par l'État a explosé, passant de 39 800 à 212 900 par an. Au cours de la première décennie de fonctionnement de ce système d'assurance (2005-2015), près de la moitié des demandes d'indemnisation ont été causées par des événements tels que des sécheresses (30 %) ou des précipitations excessives (8 %).

Selon le ministère brésilien de l'Agriculture et de l'Élevage, des phénomènes météorologiques de plus en plus extrêmes et fréquents ont été observés au cours des trois dernières saisons de récolte, en particulier dans le sud du pays. « Cela a eu des répercussions directes sur de nombreuses cultures, en particulier le soja et le maïs, qui ont souffert de longues périodes de sécheresse », déclare le ministère dans un communiqué, précisant que cette tendance pousse les exploitations agricoles à souscrire une assurance pour protéger leurs terres.



Les inondations survenues en septembre 2023 dans la ville de Lajeado, dans l'État du Rio Grande do Sul, à la suite d'une tempête extratropicale. Les événements météorologiques extrêmes sont les principaux facteurs de risque pour les assurances agricoles.

« Si les agriculteurs concernés n'avaient pas souscrit d'assurance, ils n'auraient probablement pas pu rembourser leurs crédits, qui sont en grande partie accordés par l'État au Brésil », explique Joaquim Neto, président de la commission Assurance rurale de la Fédération nationale des assurances générales (FenSeg). « Cela aurait donc aussi été problématique pour le gouvernement. L'assurance a permis de soutenir le secteur agricole », conclut-il.

Repórter Brasil a également identifié des exploitations agricoles assurées par Swiss Re qui se trouvent sur des terres autochtones. Parmi les clients de l'entreprise figurait par ailleurs un producteur de café qui, lors d'une inspection du gouvernement fédéral, a été pris en flagrant délit de recours au travail forcé pour la récolte.

L'enquête de Repórter Brasil se base sur des données provenant de contrats d'assurance bénéficiant de subventions publiques. Le gouvernement brésilien paie une partie de la prime, permettant ainsi aux assuré-e-s de profiter d'un rabais considérable sur le coût final de leur police. Les informations relatives aux contrats sont accessibles au public, y compris les coordonnées géographiques des biens assurés.

Interrogée sur ces pratiques commerciales, Swiss Re s'est contentée d'une déclaration très générale : « Nous restons pleinement engagés dans nos ambitions et nos objectifs en matière de durabilité. Nous nous efforçons d'identifier, de gérer et de traiter les risques en matière de durabilité dans l'ensemble de nos activités. Nous utilisons les informations disponibles lors de l'évaluation d'une transaction potentielle afin de nous assurer qu'elle respecte les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG). Nous continuons à mettre à jour nos propres processus et analyses afin de refléter l'évolution des critères ESG et de prendre en compte les nouvelles variables au fur et à mesure qu'elles apparaissent, mais aussi pour nous aligner sur les meilleures pratiques de gouvernance. »

Également confronté aux cas problématiques identifiés, le ministère brésilien de l'Agriculture et de l'Élevage a simplement déclaré qu'il n'avait « aucune connaissance officielle des cas signalés ». Un système de contrôle des polices d'assurance subventionnées, actuellement à l'essai, devrait être mis en place d'ici 2024, ajoute-t-il. →

LES EXPLOITATIONS AGRICOLES CONCERNÉES

Ces exploitations agricoles assurées par Swiss Re sont responsables de divers abus.



Conflit foncier avec une communauté autochtone



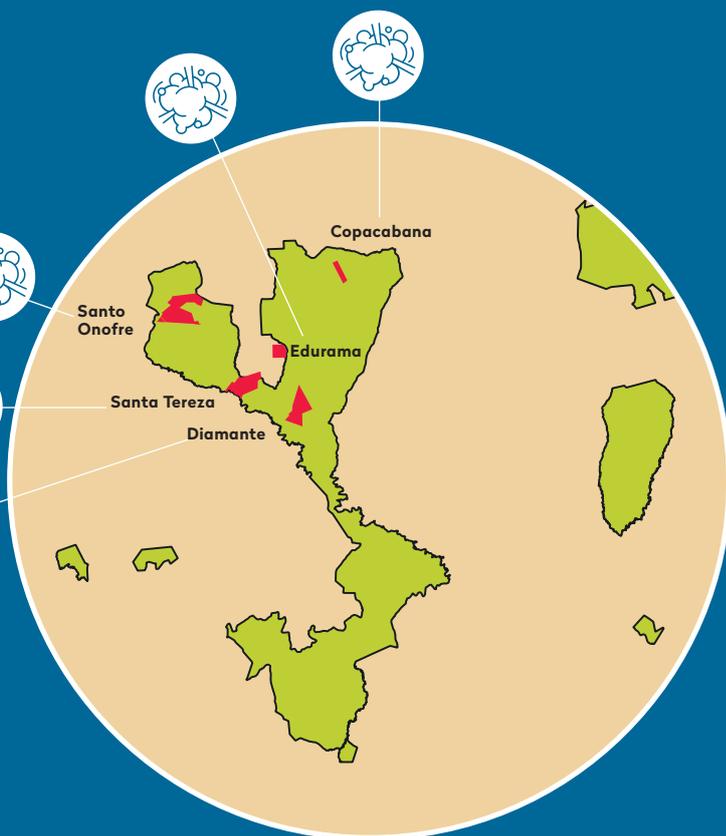
Déforestation et plantations illégales



Déforestation



Travail forcé



Queda Livre



Manto Verde

São Francisco



Brasilia

Bom Jardim



- Exploitation
- Zone sous restriction
- Territoires autochtones



Dans le Cerrado, où Swiss Re assure des plantations de soja, la déforestation a augmenté de 21% au cours du premier semestre 2023.

L'an dernier, Swiss Re s'est classée au quatrième rang des assureurs ayant contracté le plus grand nombre de polices dans le cadre du programme de subvention brésilien. La superficie totale assurée par la multinationale suisse dans le cadre de ces contrats – 659 000 hectares – équivaut à 16 % du territoire helvétique, soit presque la taille du plus grand canton de Suisse, les Grisons.

Selon ses propres déclarations, Swiss Re veut « rendre le monde plus résilient ». Présente dans 25 pays, la société a enregistré un bénéfice net de 1,4 milliard de dollars au premier semestre 2023, soit l'équivalent du profit total réalisé en 2021. Face à ses actionnaires et autres parties prenantes, Swiss Re met volontiers en avant ses engagements environnementaux. Selon son rapport de durabilité 2022, l'un des principaux objectifs de l'entreprise est d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050.

Pourtant, en assurant l'exploitation agricole de Manto Verde, Swiss Re pourrait contribuer à la disparition de la savane possédant la biodiversité la plus riche au monde, le Cerrado brésilien. Cette région, qui s'étend sur près de 200 millions d'hectares au Brésil, compte en effet plus de 10 000 espèces de plantes, dont

40 % sont endémiques. Il s'agit de l'un des biotopes les plus menacés du pays, et la perte de sa végétation indigène contribue également de manière significative au dérèglement climatique.

Cultures illégales dans des zones déboisées

Les coordonnées géographiques des 17 polices d'assurance souscrites par Swiss Re entre 2016 et 2022 pour les cultures de soja de Manto Verde correspondent à une zone de 2400 hectares placée sous restriction environnementale à l'intérieur de la propriété. La restriction a été imposée par les autorités parce que les propriétaires de l'exploitation, les frères Kumasaka, ont déboisé le Cerrado brésilien et y ont planté des cultures sans autorisation.

Des inspections menées par le gouvernement fédéral en 2018, 2020 et 2022 ont constaté des infractions massives à la ferme Manto Verde, dont la culture de plantes utiles dans des zones interdites. Elles ont été sanctionnées par des amendes s'élevant, au total, à quelque 3 millions de dollars US.

Selon l'avocat de la famille Kumasaka, Edson Vieira Araujo, les restrictions imposées à Manto Verde



Le défrichement de zones boisées pour créer des pâturages est la principale source de déforestation en Amazonie.

© João Laet/Repórter Brasil

«résultent d'un différend institutionnel entre les agences environnementales». Il affirme que la ferme est «en cours de légalisation». En mai 2023, la restriction a été suspendue par une décision de justice après que la ferme a demandé une licence environnementale pour ses activités. Mais elle était toujours en vigueur lors de la signature des contrats avec Swiss Re.

Swiss Re prétend respecter les zones protégées

En 2020, dans un autre cas concernant la région du Cerrado, Swiss Re a conclu une transaction avec l'agriculteur Edvair José Manzan afin d'assurer une plantation de soja de 547 hectares à São Francisco, dans la municipalité de Peixe, dans l'État de Tocantins. En novembre 2018, la propriété a été placée sous restriction environnementale, et les autorités ont ensuite identifié la déforestation illégale de 92 hectares. Manzan a affirmé à Repórter Brasil que le soja n'était pas cultivé sur une zone sous restriction : «Seule une partie de la propriété a été placée sous restriction par le gouvernement. Le reste de la ferme travaille en totale conformité avec la loi, et les surfaces assurées sont donc exploitées en toute légalité.»

Dans un autre cas concernant la forêt amazonienne, l'éleveur Jefferson Luiz Bazanella a signé un contrat avec Swiss Re afin d'assurer 27 animaux de la ferme Queda Livre à Novo Progresso, dans l'État de Pará. Une partie de cette exploitation avait toutefois été placée sous restriction six ans plus tôt, lorsqu'une inspection avait constaté de la déforestation illégale sur le site. Bazanella n'a pas répondu à nos questions.

L'élevage de bétail est la principale cause de la déforestation de l'Amazonie – le «poumon vert» de la planète, qui compte un tiers des forêts tropicales du monde et dont la préservation est jugée essentielle pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris adopté en 2015. Dans son dernier rapport de durabilité, Swiss Re s'engage à soutenir «le reboisement de la forêt atlantique brésilienne», mais le document ne mentionne pas ses activités commerciales dans le Cerrado ou l'Amazonie. L'entreprise déclare également qu'elle «ne soutient pas les activités qui contribuent à la conversion ou à la dégradation de zones écologiquement sensibles, et respecte les zones protégées, notamment les sites classés au patrimoine mondial». Le Cerrado et la forêt



Les Guaranis et les Kaiowás n'occupent qu'une petite partie du territoire autochtone Dourados-Amambaípeguá I, sur lequel de nombreuses exploitations sont assurées par Swiss Re.

amazonienne comptent tous deux des terres figurant sur la liste des sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Sous la présidence de Jair Bolsonaro, la déforestation de l'Amazonie est remontée au niveau de 2008, car son gouvernement a aboli de nombreuses règles et des contrôles environnementaux. Des données récemment publiées par l'Institut national de recherche spatiale (INPE), organisme fédéral brésilien chargé de surveiller la déforestation, révèlent que, sous l'administration de Lula, le nombre d'alertes à la déforestation en Amazonie a chuté de 33,6 % au cours des six premiers mois de l'année 2023. Mais le déboisement du Cerrado reste à un niveau élevé : au cours du premier semestre de 2023, il a augmenté de 21 %.

Les agriculteurs Bazanella et Manzan ont tous deux fait marcher l'assurance et reçu des paiements de Swiss Re. La mort d'un animal du troupeau de Bazanella a occasionné un versement de 2000 dollars US, tandis que le producteur de soja Manzan a reçu une indemnisation d'environ 27 000 dollars en raison d'un épisode de sécheresse.

Violence en terres autochtones

Il y a sept ans, une zone de 56 000 hectares (soit un peu plus petite que Singapour) dans l'État du Mato Grosso do Sul a été officiellement identifiée par le gouvernement brésilien comme faisant partie du territoire traditionnel des peuples Guarani et Kaiowá. Selon le rapport anthropologique à l'origine de cette décision, les groupes autochtones qui y vivaient ont été victimes de déplacements forcés successifs tout au long du XX^e siècle, alors que leurs terres étaient occupées par des exploitations agricoles. Le rapport identifie également des dizaines de fermes qui, en 2016, étaient toujours situées dans la zone en question, les terres autochtones appelées Dourados-Amambaípeguá I. En contestant cette désignation devant la justice, les agriculteurs sont toutefois parvenus à y rester jusqu'à présent.

Parmi ces producteurs figure Virgílio Mettifogo, l'un des cinq fermiers accusés d'avoir assassiné Clodiodi Aquileu Rodrigues de Souza, membre de la communauté Kaiowá. Le crime a eu lieu en 2016, un mois après la décision du gouvernement de reconnaître les droits du peuple autochtone sur la zone. Selon l'enquête, Mettifogo



et quatre autres fermiers ont organisé une attaque contre le territoire autochtone, à l'aide de quelque 40 camionnettes, trois pelleteuses et plus de 100 personnes, dont beaucoup étaient armées. Outre l'assassinat, l'attaque, désignée sous le nom de « massacre de Caarapó », a entraîné l'hospitalisation de six autres membres de la communauté, dont un enfant. Ces personnes ont été touchées par balle au cœur, à la tête, à l'abdomen, au ventre ou au bras.

Mettifogo fait partie des clients de Swiss Re au Brésil. Entre 2020 et 2021, alors qu'il était déjà prévenu dans cette affaire d'homicide – le procès est toujours en cours –, la société suisse a conclu avec lui trois polices d'assurance afin de couvrir financièrement ses cultures contre les événements climatiques, tels que la sécheresse ou le gel. Les coordonnées géographiques de l'un de ces contrats empiètent sur le territoire autochtone. D'autres polices d'assurance ont été conclues avec Mettifogo, dont une concernant son exploitation Edurama, qui est adjacente à Dourados-Amambaípeguá I et voisine d'une autre exploitation enregistrée à son nom à l'intérieur du territoire autochtone.

Repórter Brasil a identifié au moins quatre autres agriculteurs dont les récoltes dans la zone Dourados-Amambaípeguá I étaient assurées par Swiss Re.

Selon Marco Antônio Delfino de Almeida, du bureau du procureur fédéral à Dourados, dans le Mato Grosso do Sul, il n'y a pas d'obstacle juridique à l'octroi d'une assurance sur ces terres autochtones, car le processus d'homologation finale de la zone n'est pas encore terminé. Après l'identification d'un territoire autochtone dans les rapports anthropologiques, il reste un long chemin juridique à parcourir, et les propriétaires terriens disposent de plusieurs possibilités pour intervenir dans ce processus.

« Assurer des plantations dans des zones de conflit va toutefois à l'encontre du droit et des normes internationales pour les entreprises, en particulier pour les institutions qui s'engagent à respecter la Convention 169 de l'OIT et les principes environnementaux, sociaux et de gouvernance d'entreprise (ESG) », observe Almeida. Contacté par Repórter Brasil, Mettifogo a fait savoir, par l'intermédiaire de son avocat, qu'il n'avait « rien à dire » sur cette affaire. Dans ses directives de gestion des risques ESG, Swiss Re affirme ne pas soutenir « les

activités commerciales qui ont un impact négatif sur les communautés locales et les droits de groupes spécifiques de personnes, tels que le droit au consentement libre, préalable et éclairé des peuples autochtones ».

Outre le massacre de Caarapó, le bureau du procureur fédéral a recensé 23 autres attaques contre des communautés autochtones du Mato Grosso do Sul entre 2000 et 2016. La violence déployée a conduit les spécialistes en droits humains à qualifier ces actes de crimes contre l'humanité. Avec 120 000 personnes, le Mato Grosso do Sul compte la troisième plus grande population autochtone du Brésil. Une grande partie vit dans des conditions précaires, dans de petites zones délimitées par le gouvernement au début du XX^e siècle.

Outre le massacre de Caarapó, le bureau du procureur fédéral a recensé 23 autres attaques contre des communautés autochtones du Mato Grosso do Sul entre 2000 et 2016.

« Ces assureurs agricoles savent-ils qu'ils soutiennent un véritable siège contre les peuples autochtones ? », demande Matias Rempel, coordinateur régional du Conselho Indigenista Missionário (Cimi), une organisation de défense des droits des peuples autochtones. « Il est absurde et immoral que les banques et les assurances financent et couvrent ces plantations », conclut-il.

Sur le territoire Dourados-Amambaípeguá

Simão Kaiowa est l'un des survivants du massacre de Caarapó. Il vit près de la tombe de Souza, qui a été enterré à l'endroit où il a été assassiné. Simão nous confie avoir toujours une balle, reçue ce jour-là, logée dans sa poitrine. Il a accompagné Repórter Brasil sur certaines des routes qui traversent la région et nous a montré des exploitations situées dans le périmètre de Dourados Amambaípeguá I, dont la ferme Santo Onofre, enregistrée au nom de Jorge Luiz Rolim. En langue guaranie, l'endroit où Rolim cultive ses produits s'appelle « Javoraikue », qui signifie « maison de Javorai », d'après le nom d'un chef religieux de la communauté.

Entre 2016 et 2022, Rolim a conclu six polices d'assurance avec Swiss Re pour ses plantations de soja et de maïs dans la région. La dernière en date, qui couvrait la récolte 2022/2023, était en vigueur jusqu'à fin mai 2023. « Et là, c'était Laguna Joha », ajoute Simão, en référence à un autre lieu important pour son peuple, aujourd'hui occupé par les fermes de la famille Camacho. Parmi celles-ci : Copacabana, propriété de João Camacho, qui a signé trois contrats avec Swiss Re entre 2019 et 2022.

← L'expansion des monocultures et des pâturages dans le Cerrado contribue à la perte de la végétation indigène.

← Le mémorial qui marque l'endroit exact où Clodiodi Aquileu Rodrigues de Souza, membre de la communauté Kaiowá, a été assassiné un mois après la décision du gouvernement de reconnaître les droits du peuple autochtone sur la zone.



Simão Kaiowá, l'un des survivants du massacre de Caarapó, cultive du maïs dans une zone qui a été récupérée par la population autochtone.

© Ruy Sposati/Repórter Brasil

À la ferme Santa Tereza, dont les coordonnées empiètent aussi sur les terres autochtones, Gilmar Frenhan a signé deux contrats avec Swiss Re entre 2020 et 2022. Le site appartient à un autre propriétaire mais Frenhan a l'autorisation d'y cultiver du soja depuis 2020. La société a également conclu trois contrats avec Lucilo Carlos Ciceri entre 2017 et 2021 pour l'assurance de la ferme Diamante. Ciceri est décédé en 2022 mais l'exploitation est toujours en activité. Simão Kaiowá est surpris d'apprendre que les plantations de la région sont couvertes par une assurance: « Nos terres autochtones sont entre les mains de ces agriculteurs et ils peuvent encore bénéficier de l'assurance agricole! », s'emporte-t-il. Les exploitants n'ont pas répondu à nos questions ou n'ont pas pu être contactés par l'équipe de Repórter Brasil.

Même en cas d'esclavage, Swiss Re assure

En 2020, une inspection des autorités brésiliennes à la ferme Bom Jardim, dans l'État du Minas Gerais, où Fuad Felipe cultive du café, a révélé que le producteur maintenait 39 ouvriers agricoles dans des conditions proches de l'esclavage pendant la récolte du café. Les

inspecteurs ont également constaté le recours au travail d'enfants sur l'exploitation. Parmi les travailleurs secourus se trouvaient trois adolescents âgés de 14 ans.

Moins de deux mois après cette inspection, Felipe a signé un contrat avec Swiss Re pour assurer une plantation de café sur une autre de ses propriétés. Plus tard, en 2021 et 2022, le producteur de café a de nouveau souscrit des polices d'assurance auprès de Swiss Re, cette fois pour la culture du soja dans la ferme de Bom Jardim, où les travailleurs avaient été secourus.

Swiss Re est soumise à la loi britannique de 2015 sur l'esclavage moderne *Modern Slavery Act*, qui s'applique à toutes les entreprises dont le chiffre d'affaires annuel au Royaume-Uni dépasse 36 millions de livres sterling. Cette législation exige des sociétés concernées qu'elles prennent des mesures pour identifier, prévenir et combattre l'esclavage moderne dans leurs activités et leurs réseaux commerciaux, et qu'elles publient chaque année un rapport sur ces mesures.

Dans sa déclaration annuelle pour 2020 – l'année de l'intervention à la ferme de Bom Jardim –, Swiss Re a affirmé que les violations de droits humains, le travail



La production de café, l'une des activités assurées par Swiss Re au Brésil, est l'un des secteurs qui recourent le plus à l'esclavage moderne.

forcé et l'esclavage étaient contraires à sa politique de durabilité, et pouvaient conduire à l'exclusion de partenaires commerciaux. Cependant, ni dans cette déclaration, ni dans aucune autre ayant suivi, l'assureur n'a mentionné de risques et de mesures spécifiques en lien avec le travail forcé au Brésil.

Selon les constatations faites par le gouvernement fédéral lors de sa descente à la ferme Bom Jardim, les victimes travaillaient sans contrat de travail, n'avaient pas accès à l'eau potable et ne disposaient pas de suffisamment d'équipements de protection individuelle. L'intervention a eu lieu au plus fort de la pandémie de Covid-19, et les autorités brésiliennes ont souligné l'absence de mesures de prévention contre le virus dans l'environnement de travail.

Autre problème identifié : le manque d'installations sanitaires sur les lieux de travail, où des hommes et des femmes d'âges différents récoltent le café. « Ces personnes devaient faire leurs besoins dans la nature, sans aucune intimité », note le rapport d'inspection, auquel Repórter Brasil a eu accès.

Selon la législation brésilienne, ce type de travail dégradant est l'un des critères juridiques qui défi-

nissent l'esclavage moderne. C'est le délit pour lequel Fuad Felipe, de la ferme Bom Jardim, a été inculpé. Depuis 1995, les inspections du gouvernement fédéral ont permis de sauver plus de 60 000 personnes de conditions de travail proches de l'esclavage dans le pays. La grande majorité des cas (90 %) concernait la main-d'œuvre rurale. Felipe n'a pas répondu aux questions de Repórter Brasil.

L'État veut renforcer le contrôle

Le ministère de l'Agriculture et de l'Élevage ne contrôle que 1 % des polices d'assurance agricole subventionnées, en vérifiant les informations contenues dans la documentation mais aussi en menant des inspections dans les propriétés concernées. Cela n'a pourtant pas empêché la signature de contrats dans des zones associées à des abus sociaux et environnementaux.

« Au Brésil, il existe aujourd'hui des outils permettant d'éviter ces contrats d'assurance dans des zones sous restriction », déclare Paulo Barreto d'Imazon. Il évoque la possibilité d'utiliser des images satellitaires en combinaison avec les données publiques sur



Profitant de subventions accordées par le gouvernement brésilien, Swiss Re assure, depuis ses luxueux bureaux zurichoïses, des exploitations agricoles sur une surface équivalente à 16 % du territoire suisse.

l'emplacement des exploitations agricoles et des zones protégées. « Il serait déjà possible d'analyser 100 % des contrats ; il n'y a pas besoin de se limiter à des échantillons », ajoute-t-il.

Le ministère brésilien de l'Agriculture et de l'Élevage confirme que le système de surveillance actuellement testé – qui devrait être lancé d'ici à 2024 – recoupera de nombreuses bases de données avec des informations sociales et environnementales. Il s'agira notamment d'images satellite, de la liste noire de l'esclavage au Brésil, ainsi que d'informations sur les exploitations agricoles soumises à des restrictions environnementales et qui empiètent sur des territoires autochtones.

Selon un règlement publié en juin 2022 par la Direction des assurances privées – l'agence fédérale régissant ce secteur au Brésil –, c'est à la compagnie d'assurance qu'incombe la responsabilité de vérifier si l'exploitation respecte les critères sociaux et environnementaux imposés.

Dans son rapport de durabilité 2022, Swiss Re déclare qu'elle charge son équipe travaillant sur les risques ESG de traiter les cas potentiellement problématiques.

Cette unité a le pouvoir de suspendre ou résilier la couverture d'assurance d'une exploitation en particulier. En 2022, seuls 21 des 250 cas étudiés par cette équipe ont abouti à des résiliations de contrat. Environ 17 % des analyses effectuées cette année-là concernaient des questions de droits humains ou d'environnement. Malheureusement, le rapport ne précise pas où ni quand ces cas se sont produits.

« En assurant des exploitations présentant des irrégularités, Swiss Re jette le doute sur sa capacité à exercer une diligence raisonnable dans ses activités », conclut Merel van der Mark, coordinatrice de la coalition Forests & Finance – dont Repórter Brasil est membre –, qui analyse les financements reçus par les entreprises agro-industrielles susceptibles de causer des dommages sociaux ou environnementaux. ■

Kolmar Group AG réclame 1,8 million de dollars à Public Eye et TRIAL International

Le négociant zougais Kolmar Group AG a déposé une plainte pour atteinte à la personnalité contre Public Eye et TRIAL International, ainsi que contre deux collaboratrices de ces organisations et un journaliste indépendant, auprès du Tribunal cantonal de Zoug. Cette action en justice intervient trois ans et demi après la publication d'un rapport révélant la participation de la société dans le commerce de gasoil en provenance de Libye, alors que ce pays était en proie à un conflit armé. Une telle procédure est emblématique des pressions croissantes que subissent, en Suisse aussi, les ONG qui enquêtent sur des sujets d'intérêt public.

GÉRALDINE VIRET

Pas moins de 1,8 million de dollars! Ce sont les dommages et intérêts réclamés par le négociant Kolmar Group AG à Public Eye et TRIAL International, dans le cadre d'une action civile lancée en septembre dernier auprès du Tribunal cantonal de Zoug. Selon nos informations, jamais un tel montant n'a été exigé d'une ONG en Suisse au motif d'une atteinte présumée aux droits de la personnalité. Au cœur de ce bras de fer: le rapport «Contrebande de gasoil libyen: un négociant suisse navigue en eaux troubles» (mars 2020), fruit de plus d'un an d'investigation entre la Suisse, Malte et la Sicile. Cette enquête a révélé la participation de Kolmar dans le commerce de gasoil libyen entre 2014 et 2015, dans le contexte de la deuxième guerre civile en Libye. Il a notamment été possible de retracer l'itinéraire de trois tankers en provenance des côtes libyennes qui ont déversé, à vingt-deux reprises, leur cargaison dans les citernes que le négociant zougais louait alors à Malte.

Selon les documents que nous avons obtenus, ces produits pétroliers provenaient d'un réseau transnational de contrebande de gasoil issu du pillage de raffineries de pétrole étatique libyen. Le carburant – subventionné et destiné à la population – était détourné grâce à la complicité d'un groupe armé, transbordé depuis des bateaux de pêche libyens vers des navires affrétés par deux hommes d'affaires maltais dans les eaux internationales, puis acheminé jusqu'à Malte. En mai 2020, TRIAL International déposait une dénonciation pénale auprès du Ministère public de la Confédération (MPC), suivie peu après d'une communication du Bureau de communication en matière de blanchiment d'argent (MROS). En novembre 2020, le parquet fédéral ouvrait une enquête contre inconnus pour «suspçons de crimes de guerre en se livrant au pillage» (art. 264g, al. 1c du Code pénal).

Cette action en justice civile intentée par Kolmar est le dernier chapitre d'une bataille qui dure depuis plus de trois ans. Fin mai 2020, quelques jours après le dépôt de la dénonciation auprès du MPC, la société – qui n'avait jamais répondu à nos sollicitations avant la publication de l'enquête – a porté plainte contre ses auteurs et autrices auprès du Ministère public du canton de Berne, les accusant de «diffamation, voire de calomnie». Après une décision de non-entrée en matière, un recours du négociant a été accepté pour des questions procédurales. L'affaire est toujours en cours.

Les nombreux témoignages de soutien reçus depuis la médiatisation de la plainte de Kolmar nous encouragent à mener cet important combat avec détermination.

En réclamant 1,8 million de dollars de dommages et intérêts au civil, Kolmar accentue massivement la pression financière. Public Eye prend cette nouvelle attaque très au sérieux, mais nous savons que notre enquête est solide, et sommes donc confiant-e-s quant à la suite de la procédure. Les nombreux témoignages de soutien reçus depuis la médiatisation de la plainte de Kolmar nous encouragent par ailleurs à mener cet important combat avec détermination. Car cette procédure illustre comment la justice, en Suisse aussi, est de plus en plus souvent amenée à juger des cas dans lesquels les plaignants cherchent à obtenir le retrait de publications portant sur des sujets d'intérêt public. C'est en réponse à cette tendance que l'Alliance suisse contre les SLAPP a récemment été créée, afin de sensibiliser à l'impact négatif de pratiques extrêmement dangereuses pour la liberté d'expression et la démocratie. ■

Vos biens immobiliers en de bonnes mains

Grâce à une nouvelle collaboration avec la Fondation Casafair, Public Eye peut désormais aussi accepter des legs sous forme de biens immobiliers même quand ceux-ci sont soumis à des conditions fixées par testament.

En tant qu'organisation d'utilité publique, Public Eye, exonérée de l'impôt sur les successions, est régulièrement bénéficiaire de legs et d'héritages et se voit offrir de l'argent, un objet mobilier ou de plus en plus immobilier. Ces ressources sont précieuses car elles permettent à Public Eye de poursuivre son engagement pour un monde plus juste, tout en préservant son indépendance politique et financière. Dans la majorité des cas, le ou la légataire d'un bien immobilier ou d'un terrain ne formule pas de souhaits spécifiques pour son devenir, ce qui est la situation idéale pour Public Eye. Nous le vendons ainsi dans les plus brefs délais afin d'éviter toute spéculation et nous permettez de dégager des fonds pour financer des projets supplémentaires qui ne verraient pas le jour avec notre budget ordinaire. Dans de rares cas, si des restrictions ou des conditions ont été fixées par testament (p. ex. : maintien de logements abordables, maintien d'un jardin biologique, non-construction sur le terrain...), alors Public Eye devrait malheureusement renoncer au bien.

Pour pouvoir concilier vos volontés et notre mission, nous collaborons désormais avec la Fondation Casafair, une émanation d'HabitatDurable, fondée il y a plus de 30 ans. En vendant le bien immobilier à la Fondation Casafair, Public Eye peut garantir à la personne propriétaire que sa volonté sera respectée. De son côté, la Fondation Casafair peut remplir son objectif qui est de gérer des biens immobiliers dans toute la Suisse de manière durable en ce qui concerne l'entretien écologique, une vie saine, l'utilisation économique des terres et une location équitable.

Pour léguer vos biens immobiliers à Public Eye :

- Prenez connaissance de la « liste des souhaits possibles lors de la vente de biens immobiliers » disponible sur notre site Internet publiceye.ch/fr/testament.

- Faites part à Public Eye de vos souhaits concernant votre testament et votre bien immobilier lors d'un entretien personnel.
- S'il apparaît lors de cet entretien que Public Eye ne peut pas remplir vos volontés, nous organisons un entretien (gratuit) à trois avec notre partenaire, la Fondation Casafair.

Une plus grande liberté pour les successions

Le 1^{er} janvier 2023, la nouvelle loi sur les successions est entrée en vigueur. Cette réforme a permis d'adapter le droit des successions aux modèles familiaux actuels et aux changements sociétaux. Les réserves légales ont notamment été révisées afin que la quotité disponible soit plus importante. Ainsi, les testatrices et testateurs peuvent disposer plus librement de leur succession – à condition qu'un testament ait été rédigé. En effet, si l'on veut que son patrimoine serve également à une autre cause que celle de soutenir les membres de sa famille, un testament est alors nécessaire. Sans testament, votre patrimoine sera distribué selon les dispositions légales. S'il n'y a pas de parents, l'héritage reviendra à l'État.

La réserve des descendant-e-s est passée de $\frac{3}{4}$ à $\frac{1}{2}$ de leur part légale et la réserve des père et mère a été supprimée. Ainsi, la quotité disponible du ou de la testataire est passée, par exemple, de $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ (50 %) en présence de descendant-e-s seulement, de $\frac{3}{8}$ à $\frac{1}{2}$ (50 %) en présence de descendant-e-s et d'un-e conjoint-e ou d'un-e partenaire enregistré-e, et de $\frac{1}{2}$ à une liberté totale (100 %) en présence des père et mère seulement. En présence seulement d'un-e conjoint-e ou d'un-e partenaire enregistré-e, la quotité disponible n'a pas changé et est restée de $\frac{1}{2}$.

Votre contact chez Public Eye

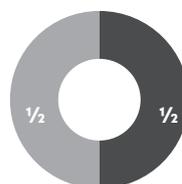
Si vous avez des questions sur votre planification successorale et sur les possibilités d'en faire bénéficier Public Eye, n'hésitez pas à me contacter. Car Public Eye agit ici pour un monde plus juste.

Aline von Mühlénen

Téléphone: +41 (0)21 620 06 11

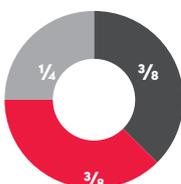
E-mail: aline.vonmuehlenen@publiceye.ch

Succession légale
(sans testament/
pacte successoral)

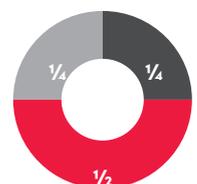


Réserve légale et quotité disponible

Jusqu'à présent



Nouveau



■ Épouse/époux
■ Enfants
■ Quotité disponible

Exemple : la personne décédée laisse un-e conjoint-e et une descendance

Succession : préserver vos biens de la spéculation immobilière

Joël Desaulles, responsable romand de la Fondation Casafair, avocat et médiateur, explique comment la fondation veut soustraire à long terme des biens immobiliers du marché spéculatif et favoriser l'offre de logement à loyer modéré.

PROPOS RECUEILLIS PAR : ALINE VON MÜHLENEN

Qu'est-ce qui a motivé la création de la Fondation Casafair ?

La hausse des prix des logements en propriété préoccupe Habitat Durable depuis longtemps. En Suisse, la spéculation immobilière est responsable de cette augmentation des prix, car le sol est une ressource limitée généralement en mains de personnes privées. Certain-e-s propriétaires sensibles aux aspects sociaux et environnementaux veulent transmettre leurs biens en évitant la spéculation. La Fondation Casafair répond maintenant à cette demande en Suisse romande.

Quelles sont les personnes derrière la Fondation Casafair ?

La Fondation Casafair est une émanation d'Habitat Durable. Cette association a fourni le capital initial nécessaire à la constitution de la fondation.

Quels sont les principes de la Fondation Casafair ?

La fondation s'engage à respecter les valeurs chères à Habitat Durable.

Dans sa gestion des biens immobiliers, les loyers seront basés sur les coûts. Elle favorisera en outre les pratiques respectueuses de l'environnement, d'un habitat sain et d'une utilisation responsable du sol.

Comment la fondation se finance-t-elle ?

Le budget de la fondation dépendra de la possibilité d'acquérir des biens immobiliers à prix réduit et de recevoir des dons ou des legs. Pour le financement des objets immobiliers, nous collaborons avec la Banque Alternative Suisse (BAS) dont les principes de durabilité correspondent pleinement à ceux de la fondation.

Que souhaitent les propriétaires qui vous contactent ?

Les propriétaires désirent avant tout que des rapports de location équitables soient maintenus. Certain-e-s propriétaires souhaitent par exemple conserver des surfaces vertes en biodiversité. D'autres demandent d'obtenir

des droits d'utilisation (usufruit ou droit d'habitation) jusqu'à leur décès ou leur départ du logement.

Y a-t-il des situations impossibles à garantir ?

La fondation effectue dans un premier temps une analyse complète du bien immobilier, car elle ne peut accepter des objets à haut risque. Dès lors que les loyers seront basés sur les coûts, il ne sera en principe pas possible de redistribuer des bénéfices à des institutions caritatives.

Quelle est votre vision de la fondation dans dix ans ?

Dans quelques années, la fondation aura prouvé sa capacité à gérer la propriété foncière de manière responsable, sur les plans social, écologique, et économique. Elle deviendra sans doute une institution importante offrant des logements abordables en Suisse. ■



Séance d'information sur la planification successorale et notre partenariat avec la Fondation Casafair

Pour en savoir plus sur la planification successorale, venez rencontrer notre avocat de confiance, M^e David Regamey, le mardi 20 février 2024 à 17 h 30, à l'Espace Dickens à Lausanne. M^e Joël Desaulles, responsable romand de la Fondation Casafair, sera également présent lors de cette rencontre. Informations et inscription sur publiceye.ch/testament ou par retour du talon figurant au dos du magazine.



Formulaire d'inscription pour la séance d'information sur la planification successorale :

publiceye.ch/testament



Podcast « Mon œil! »

Le chocolat : une douceur au goût d'esclavage

C'est un petit plaisir que tout le monde aime : le chocolat. Pourtant, son histoire est étroitement liée à celle de l'esclavage. Mais comment la Suisse, un pays a priori sans colonies, est-elle devenue le berceau de grandes multinationales du cacao et du chocolat ? Et ces petits carrés qui font la fierté helvétique ont-ils toujours un goût d'exploitation ? Dans un épisode de notre podcast « Mon œil! », Damian Veiga reçoit l'auteur et metteur en scène Dominique Ziegler. Sa dernière pièce, *Choc! La friandise des Dieux*, raconte le parcours sombre du chocolat à travers les siècles, des temples d'Amérique du Sud aux plantations de cacaotiers en Afrique, jusqu'aux transactions boursières réalisées par des traders avides de profit. Dans un esprit frondeur et humaniste, le Genevois propose un théâtre documenté. « Mon objectif n'est pas que le public se prenne la tête, mais se divertisse, tout en réfléchissant », explique-t-il. La pièce, commandée par le Théâtre Orchestre Bienne Soleure, dépasse les frontières linguistiques, avec des comédiens et comédiennes de Suisse romande et alémanique, mais aussi d'origine camerounaise, à l'instar de l'excellente Yaya Mbilé Bitang. Prochaine représentation le 5 décembre à Bienne, ou à découvrir au travers de l'épisode « Le chocolat : une douceur au goût d'esclavage ».



Découvrez ce podcast sur
YouTube et sur notre site web :
publiceye.ch/podcast

Le mot du moment

Mode avion



Un autre regard sur l'actualité de Public Eye

La mode s'emballe. Les tendances s'enchaînent toujours plus vite. Le petit pull en vogue le mois dernier sera déjà ringard dans quelques semaines. Ce rythme effréné, qu'Inditex, Shein et compagnie alimentent et monnayent goulûment, s'accélère tellement qu'il est même devenu compliqué d'approvisionner les boutiques assez vite.

Plutôt que de seulement faire produire leurs vêtements plus près des principaux marchés où elles les vendent, les enseignes préfèrent continuer de se fournir dans des contrées lointaines, où la main-d'œuvre s'éreinte dans des conditions inhumaines en échange d'un salaire de misère. Une main-d'œuvre qui, pour rappel à l'attention des têtes pensantes de l'industrie, est en fait composée à 100 % d'êtres humains...

Le seul obstacle qui se dresse encore entre ce modèle d'affaires cynique et le tiroir-caisse des boutiques, c'est cette satanée géographie, avec tous ses océans, ses montagnes et ses kilomètres. Si l'on expédie la marchandise par bateau, il faudra attendre des semaines pour qu'elle voyage depuis le Bangladesh ou la Chine jusqu'en Europe ou aux États-Unis, au risque que les vêtements se démodent avant même d'arriver en rayon. Un risque que les marques ne sont manifestement pas prêtes à prendre. Or elles ont plus d'un tour dans leur sac, et leur impatience n'a d'égal que leur ingéniosité. Parmi les dernières solutions trouvées pour assouvir cette dépendance à la vitesse : passer en mode avion, et faire voyager des quantités colossales de textile par les airs. Tout simplement. Comme si l'empreinte carbone du business du tissu n'était pas encore assez catastrophique.

Les géants de la mode jetable ne reculent décidément devant rien pour alimenter leurs chiffres d'affaires indécents. Après tout, ce n'est quand même pas une vulgaire crise climatique qui va les empêcher de vendre toujours plus de petits pulls.

MAXIME FERRÉOL



Le groupe régional Neuchâtel de Public Eye fête son premier anniversaire

Pour célébrer son premier anniversaire, le groupe régional Neuchâtel a partagé un verre de l'amitié à l'Hôtel des Associations de Neuchâtel ; l'occasion de revenir sur une première année riche en activités.

Fondé le 24 août 2022 et fort d'une dizaine de membres, le groupe bénévole a rapidement trouvé une dynamique de travail efficace et conviviale, avec un objectif principal : éveiller l'intérêt pour les droits humains et la justice sociale auprès de la population de la région des Trois-Lacs.

Les bénévoles de tous âges ont mis toute leur énergie pour relayer et promouvoir les thématiques et campagnes de Public Eye en terres neuchâteloises. Le groupe a mené de nombreuses actions pendant ces douze premiers mois d'activité : projection d'un film sur les pesticides, diffusion d'une exposition sensibilisant aux méfaits de la fast fashion, récolte de signatures lors de la campagne #StopCharbon... Au-delà des événements, c'est aussi tout un réseau avec le tissu associatif neuchâtelois qui se développe progressivement au fil des actions et des rencontres, alimentant de nombreux échanges.

Pour évoluer et proposer de nouveaux projets, le groupe est toujours à la recherche de membres. Les façons de s'engager sont diverses et variées, en fonction des envies de chacun-e. Pour rejoindre le groupe ou simplement en apprendre davantage sur ses activités, n'hésitez pas à écrire à Fabrice et Yves, les coordinateurs : neuchatel@publiceye.ch.

Public Eye présente à la manifestation pour le climat à Berne

Glissements de terrain en Suisse, inondations au Pakistan, nouveaux records de chaleur dans le monde : la crise climatique menace l'existence de 100 millions de personnes. Les pays du Sud sont ceux qui ont le moins contribué au dérèglement climatique mais qui souffrent pourtant le plus de ses effets catastrophiques. En Suisse aussi, la crise climatique renforce les injustices. Alors que, pendant des décennies, d'énormes bénéfices ont été réalisés grâce à des activités néfastes pour le climat, le manque d'eau dans les champs et la chaleur croissante ont de lourdes conséquences aujourd'hui. Pour pouvoir encore éviter les conséquences dramatiques de la crise climatique, nous devons agir au plus vite.

C'est pourquoi Public Eye, en tant que membre de l'Alliance climatique suisse, a soutenu la manifestation nationale pour le climat du samedi 30 septembre 2023. Accompagnée de 120 membres – dont des bénévoles des groupes régionaux de toute la Suisse –, Public Eye est descendue dans la rue aux côtés de 60 000 personnes de nombreuses autres organisations. Des syndicats, des communautés religieuses, des organisations de défense des droits humains et divers mouvements ont défilé dans les rues de Berne en différents blocs thématiques. Après un rassemblement sur la Waisenhausplatz, un bref discours et une action photo, nous avons rejoint le bloc des droits humains, vêtu-e-s de t-shirts rouges de Public Eye. Ensemble, nous avons réclamé la justice climatique et une protection immédiate du climat, et avons exigé que les responsables de la crise assument leurs responsabilités et que la politique donne enfin la priorité à la protection de l'environnement. Ensemble, nous avons clamé haut et fort qu'il faut absolument un changement écologique et social pour permettre la justice climatique.

À travers leurs activités à l'étranger, des sociétés suisses contribuent grandement aux émissions de gaz à effet de serre, et donc à la crise climatique. Hôte de nombreuses multinationales et plaque tournante du négoce de matières premières et de la finance internationale, la Suisse peut et doit user de son influence sur la politique climatique mondiale. Public Eye s'engage pour qu'elle prenne enfin ses responsabilités au sérieux.

